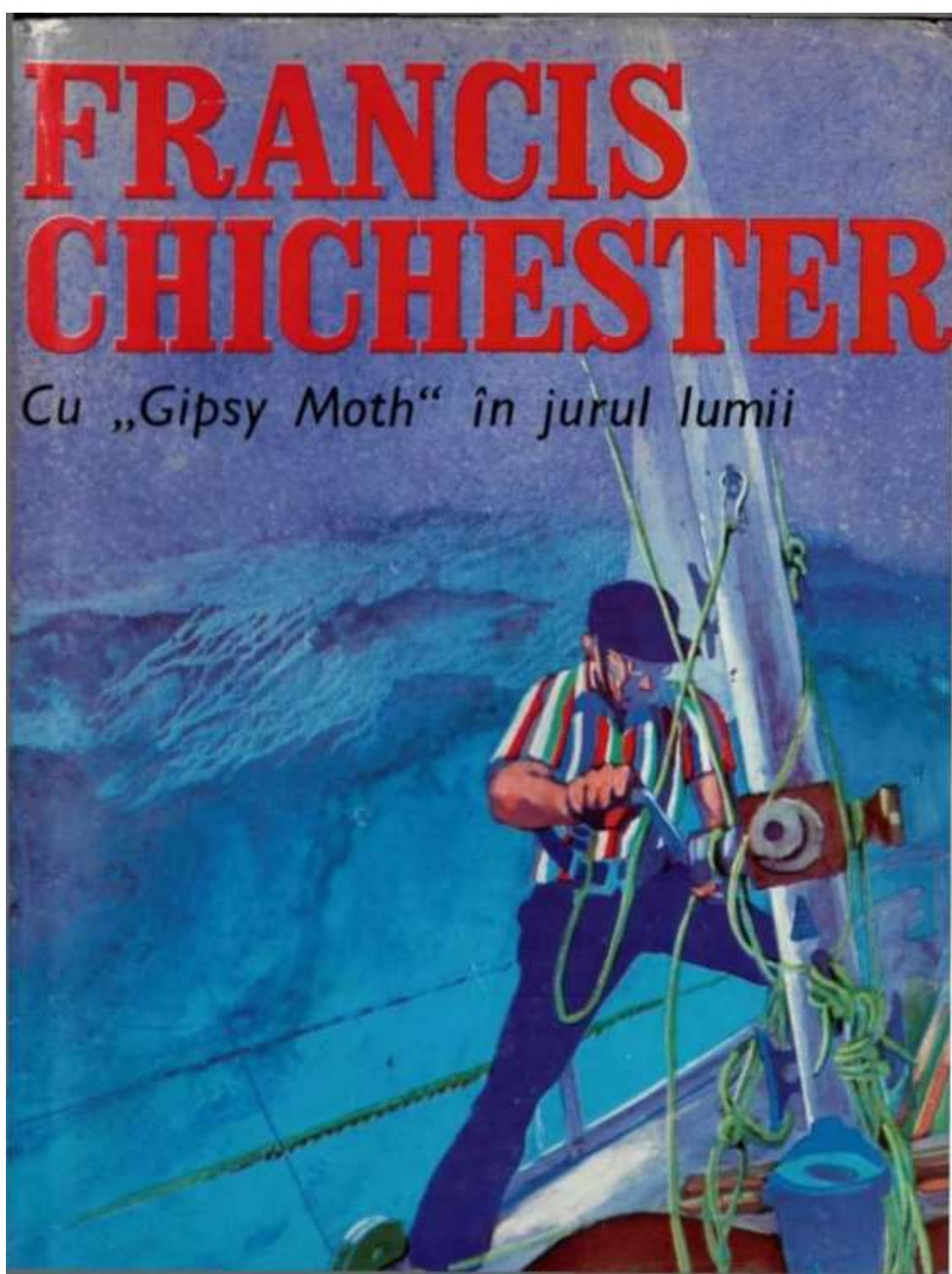


FRANCIS CHICHESTER

Cu „Gipsy Moth“ în jurul lumii



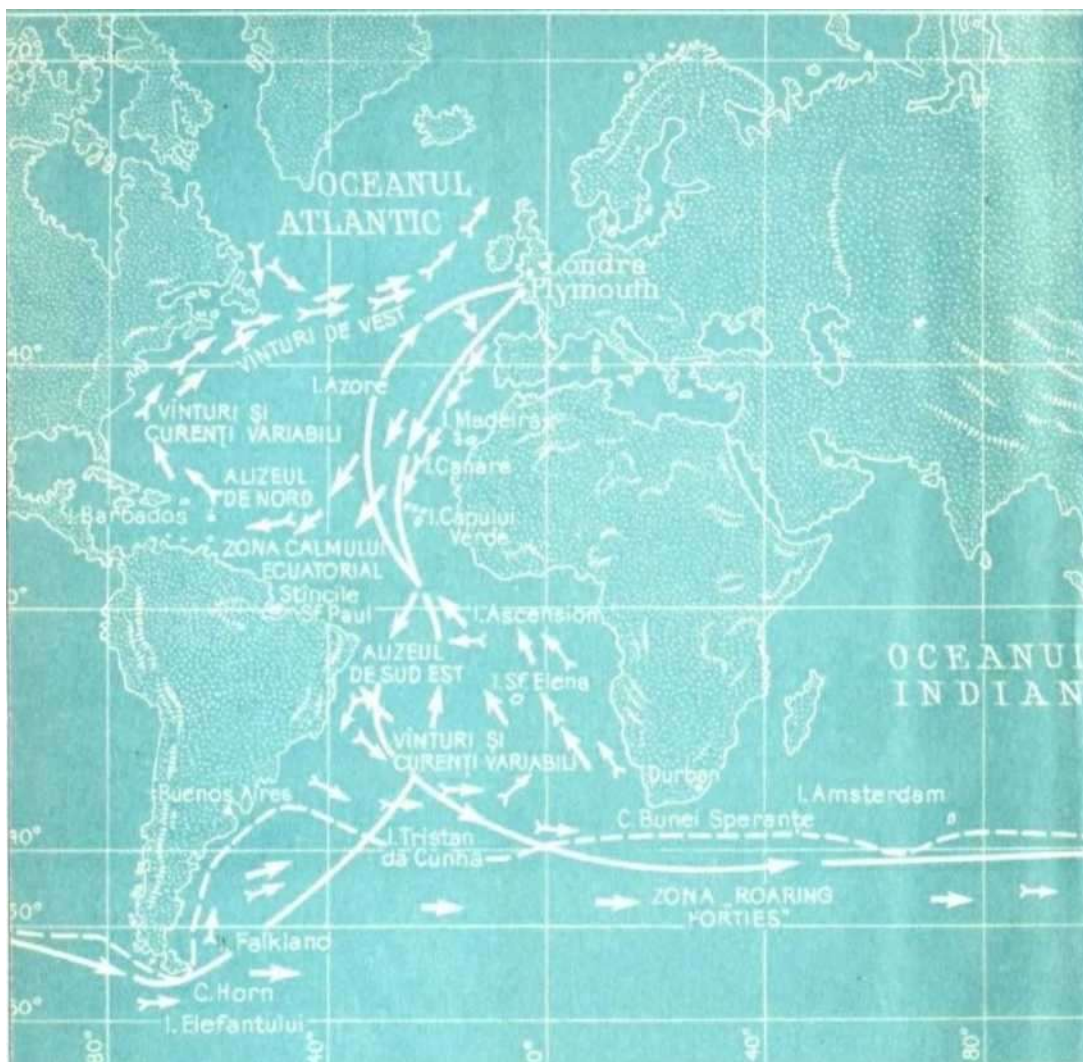
Celebrul navigator Sir Francis Chichester își povestește cea mai recentă și extraordinară călătorie. La 65 de ani, Sir Francis a uimit lumea întreagă când, în septembrie 1966, a pornit singur de la Plymouth (Marea Britanie) spre Sydney, cu iahtul său de 50 de picioare lungime, «Gipsy Moth», după care s-a întors la Plymouth, via Capul Horn. În această călătorie, de-a dreptul uimitoare, în care a avut de înfruntat nenumărate greutăți și primejdii (arborele rupt, cârma automată distrusă, șavirare), Sir Francis nu și-a pierdut nici un moment speranța și umorul. Hotărârea lui fermă de a-și continua călătoria, după peripețiile din largul țărmului vestic al Australiei, când orice om mai puțin temerar s-ar fi întors într-un oarecare port australian, este un exemplu de adevărat curaj, neînfricat chiar în împrejurări neînchipuit de potrivnice. Este povestirea unei extraordinare cutezanțe, a unei eroice încheștări de 226 zile dintre om, navă, mare și vânt.

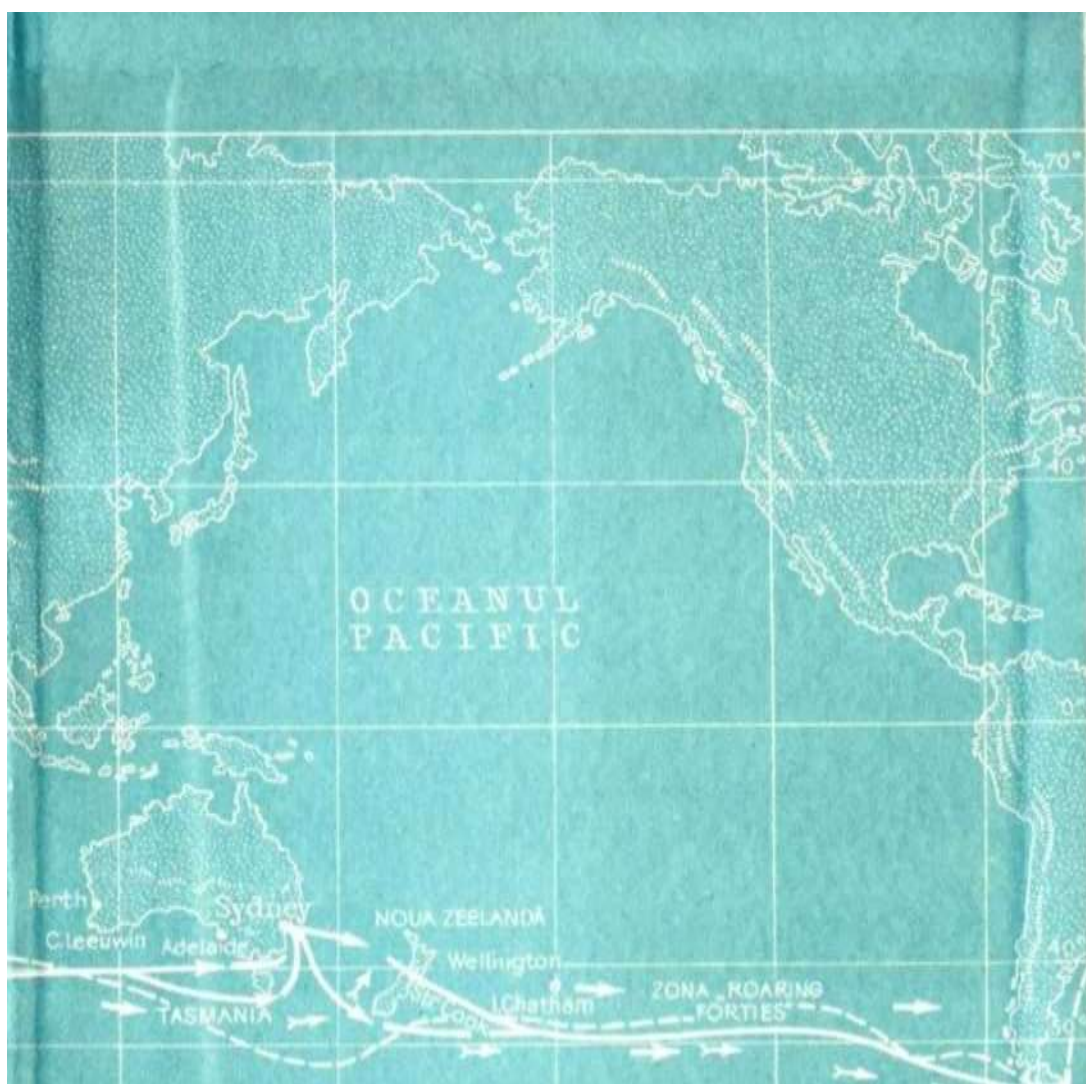
Fără îndoială că Francis Chichester ocupă un loc de frunte în galeria de «eroi ai zilelor noastre».

Sir Francis Chichester s-a născut la 17 septembrie 1901, în Devon, comitat din sud-vestul Angliei. La 18 ani, tânărul entuziast, aproape fără un ban în buzunar, a plecat în Noua Zeelandă, unde, după scurt timp, a izbutit să înființeze o societate de navigație aeriană. Întors în Anglia și-a luat brevetul de pilot după care a întreprins numeroase zboruri solitare (Anglia—Australia, 1929; Australia — Japonia, 1931; în 1929, în cursul unui zbor de antrenament prin Europa, Chichester a făcut două scurte escale și în România, în nordul Moldovei). Datorită experienței și reputației câștigate cu prilejul acestor

zboruri i s-a încredințat de către Ministerul Aerului din Marea Britanie întocmirea unor Instrucțiuni de navigație aeriană.

În paralel s-a ocupat de elaborarea unor metode de antrenament al piloților. La faima de pilot de avion, Chichester a adăugat-o pe cea de navigator cu vele, distingându-se în numeroase curse nautice: în 1960 a câștigat prima cursă nautică solitară transatlantică și s-a clasat al doi-lea în ediția din 1964 a aceleiași curse. În august 1966 a pornit într-o cursă solitară în jurul lumii cu micul iaht «Gipsy Moth IV», care i-a adus victoria mult visată.





In românește de :
C. PAPADOPOL-CALIMAH

ERANCIS CHICHESTER
GIPSY MOTH
CIRCLES THE WORLD
Hodder and Stoughton Ltd.
LONDON

FRANCIS CHICHESTER

CU

„*Gipsy Moth*“

ÎN JURUL LUMII

CO

EDITURA ȘTIINȚIFICĂ
București, 1970

Coperta și supracopei ta :
LUDOVIC BARDOCZ

Desenele executate de :
CHARLES HURFORD,
COLIN MUDIE ȘI
A. SPARK

*Cu dragoste, soției mele SHEILA,
colaboratoare neprețuită la performanța realizată
și lui GILES, fiul meu,
participant și el pe măsura puterilor lui mai tinere,
cu speranța că vor urmări cu plăcere
povestirea năzuințelor și izbânzilor mele.*

Mulțumiri celor care mi-au dat concursul

În afara efortului meu de navigator solitar în jurul lumii, mulți prieteni și sprijinitori au adus o contribuție importantă la asigurarea succesului acestei călătorii. Nu am posibilitatea să mulțumesc fiecăruia în parte, dar îi voi numi doar pe câțiva care în tot timpul călătoriei mi-au acordat cu atâta bunăvoință o asistență prețioasă.

Astfel, în Anglia, înainte de plecare, Paul Hodder-Williams și George Greenfield mi-au dat tot concursul lor îndată ce le-am împărtășit proiectul ; Harold Evans, de la „The Sunday Times” și Alastair Hetherington de la „The Guardian” au considerat proiectul meu atât de realist, încât au contractat dreptul de a publica știrile pe care aveam să le emit prin radio în timpul călătoriei. În cuprinsul cărții am menționat și alți sprijinitori entuziaști: colonelul Whitbread, lordul Dulverton, constructorii Warwick Hood și Alan Payne, excelența sa, guvernatorul general și lady Casey, căpitanul Max Hinchliffe din Marina regală australiană, Jim Mason, George Gardiner și John Pleasants; cei patru tineri muncitori de la societatea „Kelvin and Hughes” ; John Fairhall, Murray Sayle și Nigel Forbes.

Alți sprijinitori, care nu sunt menționați în carte: Momea Gooper și personalul societății „Francis Chichester Ltd.”¹ ; George West, inspector al secției maritime de radio de la Brent din cadrul Direcției generale a poștelor ; Ernest Rayment de la societatea „Kelvin and Hughes”, care m-a ajutat să obțin hărțile necesare.

La Sydney, mulți prieteni ne-au făcut să ne simțim ca acasă și ne-au ajutat în fel și chip: lordul șef al Justiției și lady Barwick; excelența sa, înaltul împrumutător britanic și lady Johnston; Hugh și Bar Eaton; comandantul Wood, din Marina regală, de la Canberra; comandantul și personalul de la R.S.Y.S.²; comandantul și adjunctul dispozitivului de comandă a manevrării avioanelor de pe portavioane; președintele Nancy Leebold și personalul de conducere al Institutului australian de navigație ; William Vines, director al I.W.S.; Jim Sare și Darli McCourt de la filiala

¹ Autorul are o întreprindere de imprimat hărți – *N.T.*

² Royal South Yacht Club Squadron: Escadra Iaht-clubului regal din sud – *N.T.*

editurii „Hodder and Stoughton”, Sydney, care s-au ocupat de miile de scrisori adresate mie, cele mai multe trimise de tineri; Terry O’Keefe și Pat McCarthy de la I.W.S. ; Colin, Lorna și Robert Anderson; Peter Green, căpitanul James Dunkley de pe nava „Oriana”, atât de prevenitor cu soția mea Sheila și care mi-a transportat acasă hărțile folosite în timpul călătoriei de la Plymouth la Sydney.

La întoarcerea în Anglia: căpitanul portului Plymouth și lady Talbot; primarul, soția sa și autoritățile municipale de la Plymouth; dl. Lloyd-Jones, secretarul Primăriei și dl Bottom, șeful Serviciului de relații cu publicul; comandantul adjunct, personalul de conducere, căpitanul și d-na Terence Shaw de la Iaht-clubul din vestul Angliei; contraamiralul medic Stanley Miles și personalul Spitalului marinei regale de la Plymouth; dr. Gordon Latto; Frank Carr, care a adunat toate amănuntele istorice privind ceremonia care a avut loc la Greenhithe cu prilejul înnobilării de către regina Elisabeta I a vestitului navigator din secolul al XVI-lea, Francis Drake; Erroll Bruce, admirabil maestru de navigație și ceremonii, care ne-a condus pe parcursul de la Plymouth la Londra; lordul Simon, director general, comandorul Gilbert Parmiter, căpitanul portului și personalul Direcției portului Londra; inspectorul-șef D. Davies de la Poliția metropolitană a Londrei, secția Tamisa și personalul său; căpitanul și d-na Arples și personalul navei-școală *Worcester*; sir Richard Colville, șef de presă al Casei M. S. Regina.

La Greenwich: amiralul sir Horace Lyddon și căpitanul M.A.J. Henell de la Colegiul regal naval de la Greenwich; primarul Londrei și lady Bellinger; municipalitatea Londrei; sir Paul Davie, reprezentantul municipalității Londrei și colonelul Britton.

De asemenea, mulțumesc lui Raymond Seymour, admirabilul nostru consilier în relațiile cu publicul și lui John Fox de la firma „Whitbreads”, al căror ajutor ne-a fost extrem de valoros.

Succesul călătoriei mele se datorește, în mare parte, faptului că toți cei mai sus citați și-au depășit obligațiile lor normale prin sprijinul pe care mi l-au dat.

Iar când toată agitația a luat sfârșit, John și Helen Anderson au revăzut cele 400 000 de cuvinte pe care le-am scris despre călătorie, reducându-le la textul gata pentru tipar în septembrie 1967. Dacă vă place cartea, aceasta li se datorește lor, iar dacă nu vă place, vina este a mea.

F.C.
septembrie, 1967

Mulțumesc ziarului „The Times” pentru permisiunea de a reproduce textul scris de Murray Sayle, apărut în numărul din 21 martie 1967; ziarului „The Sun” pentru permisiunea de a reproduce pasajii din convorbirea dintre John Seddon și Alan Villiers (12 ianuarie 1967); ziarului „The Guardian” pentru permisiunea de a reproduce pasajii din scrisoarea lui Alan Villiers, publicată la 11 ianuarie 1967; de asemenea, editurii „Rupert Hart-Davis”, pentru permisiunea de a reda pasajii din cartea *A Gipsy of the Horn (Nomadul de la Capul Horn)* de Rex Clements.

1

Visuri

O dată, de mult, cum încep poveștile minunate, visam să fac înconjurul lumii pilotând solitar un avion. La sfârșitul anului 1929 am zburat singur de la Londra la Sydney, cu avionul meu „Gipsy Moth”³ construit numai pentru aterizări. Țelul meu era să înconjur, tot solitar, pământul, și singura cale posibilă era de a-mi transforma avionul în hidroavion, ceea ce îmi permitea să zbor pe deasupra Japoniei și nordului Canadei, unde aerodromurile erau situate la distanțe mari. Am învățat deci să pilotez un hidroavion transformând aparatul meu „Gipsy Moth” și am plecat de la Sydney mai departe. Cum am dat peste un cablu telefonic, întins pe o jumătate de milă⁴ peste rada de la Kasura⁵ și că din această cauză m-am prăbușit în port, este o cu totul altă poveste. Am scăpat cu viață ca prin minune, iar aventura mea solitară a luat sfârșit. Era în 1931.

Cu trecerea anilor, imboldul de a înconjura singur pământul a mocnit în sufletul meu ca sămânța de drobiță⁶ care zace ascunsă în pământ timp de cincizeci de ani, până când, prin săparea solului, pătrunde aer sau lumină, provocând încolțirea ei bruscă. La fel s-a întâmplat și cu mine. Dar tot zburând nu mai simțeam aceeași dorința de a face pionierat, devenind un fel de specialist în instructaj tehnic și în pilotaj; prin toate locurile pe unde dorisem mai înainte să ajung și prin care nu zburase încă vreun avion, acum oamenii nu numai că știau ce sunt avioanele, clar le și foloseau ca mijloace obișnuite de transport.

Nu voi intra în amănunte, cum, în 1953, am trecut de la zborurile oceanice, la

³ Gipsy Moth este denumirea engleză a fluturului *Lymantria* (*Protheria* dispar), a cărui larvă (omida păroasă a stejarului) este dăunătoare pentru plantele cultivate și pentru copacii din pădure. Inițial a fost denumirea unui tip de avion construit între 1920—1950 în Marea Britanie. — *N.T.*

⁴ Unitate de măsură pentru lungimi egală cu 1609,35 m pentru distanțe terestre și cu 1852 m pentru distanțe pe mare (mila marină). — *N.T.*

⁵ Sau Kushi, port în nordul Japoniei, pe coasta Oceanului Pacific. — *N.T.*

⁶ *Genista tinctoria* — *N.T.*

întrecerile de iahturi; am descris aceasta în cartea *The Lonely Sea and the Sky (Solitar peste mări și în văzduh)*.

În 1962 am încercat să stabilesc un nou record de traversare solitară a Atlanticului de nord cu iahtul „Gipsy Moth III”, prilej cu care mi-am dat seama că eram în stare să înconjur pământul, plecând singur într-o călătorie interesantă, chiar pasionantă. Sute de alți navigatori — unii dintre ei solitari — întreprinseseră înconjurul lumii pe iahturi și aproape toți urmaseră calea atât de mult bătută de-a lungul zonei alizeelor. Cei mai mulți au făcut această călătorie în trei ani, dar nu cunoșteam decât opt cazuri în care iahturile au izbutit să înconjure Pământul ocolind Capul Horn. Cel de-al nouălea iaht care a mai făcut înconjurul Capului Horn a fost „Joshua” al soților Bernard și Françoise Moitessier, dar nu cunosc amănuntele călătoriei lor și cred că nu au realizat, în întregime, înconjurul Pământului. Într-o călătorie în jurul lumii Capul Horn constituie un punct de mare interes și ani de-a rândul m-a obsedat acest gând. Aveam unele temeri dar nu mă înfricoșam de loc, cu toate că relatările despre furtunile ce se dezlănțuie acolo sunt de-a dreptul înspăimântătoare. Niciodată nu se va ști numărul navelor care au pierit în această regiune.

Multă vreme l-am socotit nebun pe cel care ar încerca să înconjure Capul Horn cu un iaht mic. Dintre cele opt ambarcații care au făcut această tentativă șase s-au răsturnat fie înainte, fie în timpul sau după trecerea prin acest loc primejdios. Nu mă înspăimânt din orice și detest să renunț la ceea ce mi-am propus din cauza fricii. Capul Horn mă fascina și mă sfida în același timp ca cel mai primejdios punct de navigație din lume.

Am început prin a citi toate relatările interesante despre această regiune, pe care le-am putut găsi și din fiecare succes sau eșec am învățat câte ceva. Până la urmă am mai prins curaj ajungând la concluzia că, deși în majoritatea cazurilor ambarcațiile nu au corespuns scopului propus, numai două echipaje au pierit. Mi-am format convingerea că având o ambarcație corespunzătoare și folosind metode de navigație adecvate, voi putea întreprinde călătoria.

De asemenea, prevedeam realizarea celei mai rapide călătorii în jurul lumii cu un mic velier. Am plănuit călătoria în două etape, Sydney fiind unicul port pentru o scurtă escală. Era, de fapt, singura cale de a realiza un record de timp. Acest gând m-a frământat încă din 1929, când am încercat să reduc timpul realizat de Hinkler în extraordinarul său zbor solitar din Anglia până în Australia. După părerea mea eșecul de atunci s-a datorat, în primul rând, faptului că am prevăzut câte două etape de zbor în fiecare zi, pierzând ore întregi de lumină de zi, la trecerea dintr-o țară în alta, în discuții cu autoritățile pentru vize, vămuri etc. Hinkler, în schimb, a executat câte un singur zbor de lungă distanță în fiecare zi. Aș fi procedat și eu la fel, dacă aș fi stăruit să obțin permisiunea ele a lua cu mine mai multă benzină (mi s-au admis doar două rezervoare suplimentare).

A străbate fără escale, într-un iaht cu vele, distanța de la Plymouth la Sydney, era un proiect mai îndrăzneț; putea, oare, fi realizat ? Un calcul pripit al distanței mi-a arătat că de-a lungul vechiului drum al cliperelor, și apoi al navelor cu velatură

pătrată, sunt 13 750 mile, constituind calea cea mai scurtă după ce timp de o sută de ani mii de nave au experimentat tot felul de variante. (Mai târziu, când am recalculat distanța cu mai multă atenție am ajuns la 14 100 mile.) Dar care ar fi fost cel mai scurt timp în care aş fi putut spera să străbat această distanță? În 1964, în cea de-a doua cursă solitară din Oceanul Atlantic am fost întrecut de locotenentul Eric Tabarly din Marina franceza, care naviga cu o ambarcație special construită în acest scop, putând realiza 105 mile și jumătate pe zi, în direcția est-vest a oceanului. După cursă, la întoarcerea acasă, deci navigând de la vest la est, împreună cu fiul meu Giles, am realizat o medie de 126 mile pe zi. Mai știam că drumul obișnuit al cliperelor se aseamăna mai mult cu străbaterea oceanului de la vest la est, totuși nu puteam compara o călătorie de 14 000 mile cu una de numai 3 200 mile. Am socotit însă că 126 mile pe zi era un obiectiv onorabil, pe care, în orice caz, mi-1 puteam propune și speram sa-1 realizez.

Știam că urmau să se construiască una sau mai multe ambarcații speciale pentru cursa transatlantică din 1964 și cred că aş fi putut obține și eu una dacă aş fi solicitat. Dar cum gândurile mele erau îndreptate de pe atunci spre o călătorie în jurul lumii — cursa transatlantică părăndu-mi-se de importanță secundară — nu am încercat. Traversarea Atlanticului o consideram ca pe un prilej de a-mi verifica unele teorii în privința celor mai bune tipuri de carenă și ale diverselor dispozitive, precum și ale celor mai potrivite metode de aplicat într-o călătorie în jurul lumii. În cursa din 1964 au luat startul paisprezece concurenți și socotesc ca am avut un pic de noroc clasându-mă al doilea după francezul Eric Tabarly. În timpul cursei vărul meu Tony Dulverton, sportiv și el, a întrebat-o pe soția mea Sheila de ce nu mi-am procurat o ambarcație potrivită care să-mi fi sporit șansele față de concurentul francez ? Apoi a adăugat că îmi va înlesni procurarea unei asemenea ambarcații pentru cursa următoare, din 1968. La întoarcerea mea în Anglia, când i-am vorbit despre proiectele mele de a întreprinde o călătorie în jurul lumii, ocolind Capul Horn, m-a asigurat că-mi va pune la dispoziție ambarcația dorită.

Dar până atunci să mă întorc puțin în trecut. Chiar înainte de cursa din 1964 discutasem cu constructorul naval John Illingworth proiectul unei nave, „Gipsy Moth IV”, pentru o cursă solitară transoceanică. Proiectul era în lucru la firma „Illingworth and Primrose”, schițele preliminare fiind deja executate. Tocmai în vremea când avea loc cursa transatlantică din 1964, la șantierul naval „Souter” din Cowes⁷ se amenaja un loc unde avea să se construiască, în anul următor, această navă. Prețul cerut de constructor îl puteam acoperi numai dacă vindeam nava „Gipsy Moth III”. Carenă se prevedea a fi construită din mai multe straturi, adică din câteva bordaje subțiri, așezate cruciș unul față de altul și lipite între ele, în așa fel încât să formeze o piesă unică fasonată din placaj. Am cerut să se facă o carenă ca de șaland, adică având o rază mare, cu pescaj redus, cu fund aproape plat și o chilă adâncă.

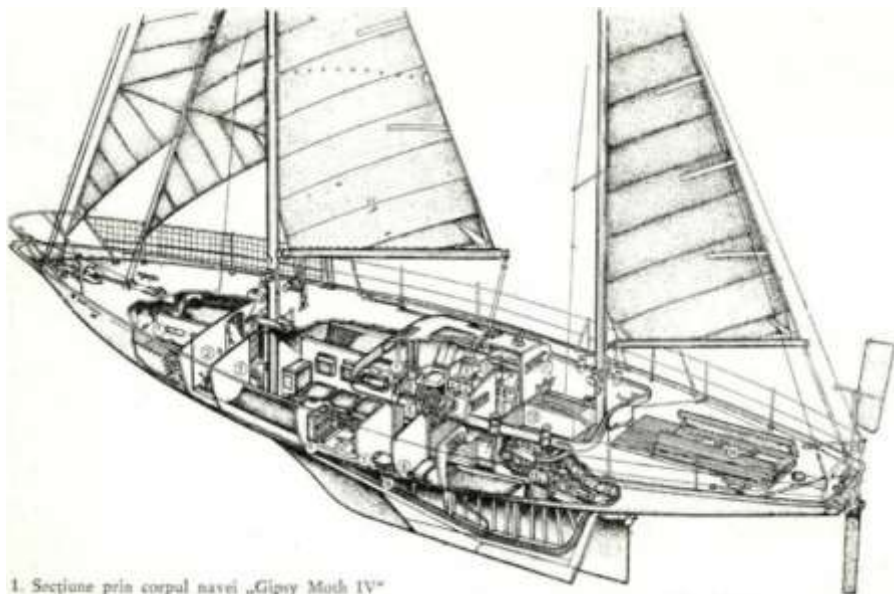
⁷ Port în Marea Britanie (insula Wight) unde se organizează regate internaționale. — N.T

John, constructorul, nu a fost de acord, argumentând că o asemenea carenă ar fi înaintat prea greu în larg. De aceea am lăsat bucuros, în întregime, proiectarea carenei pe seama lui John, mai ales că aveam o mare admirație pentru succesele repute de el în cursele oceanice. După cursa transatlantică din 1964, pe când mă aflam încă în America, am primit o telegramă de la firma „Illingworth and Primrose” prin care mi se propunea să mă adresez șantierului „I.ort Phillips” — care tocmai construia o asemenea navă pentru Valentine Howells, participant și el în cursa transoceanică — ca să particip și eu la costul unui proiect de carenă. Întrucât se repeta, proiectul m-ar fi costat mai puțin. Nu am primit sugestia, pentru că întotdeauna mi-am dorit un proiect original și să fie în exclusivitate al meu.

Poate că ar trebui să arăt că o cursă în care manevrele sunt executate de o singură persoană diferă mult de cea în care manevrează un întreg echipaj și, pe deasupra, bine antrenat. Cu un astfel de echipaj nava se deplasează tot timpul cu viteză maximă realizabilă în timp ce cu un singur om la bord situația este alta; acesta nu poate manevra echea tot timpul și menține velele la eficiență maximă timp de 24 de ore din 24, așa cum se realizează în cazul unui bun echipaj. Succesul navigatorului solitar depinde în mare măsură de modul cum își echilibrează grementul și cum organizează manevrele ce urmează a se executa automat în timpul când el doarme. De asemenea, au o mare importanță: tipul de navă, dispozitivele folosite pentru economisirea efortului și modul cum se poate evita oboseala prin abilitați de manevra. Dintr-un grup de iahturi cu echipaje, navigând toate la vitezele maxime respective, câștigător va fi cel mai bun, ceea ce înseamnă că, de fapt, nu a fost o întrecere la posibilități egale și pentru acest motiv este neapărat necesar să existe un sistem de handicapate. Într-o cursă solitară peste ocean, handicaparea nu are sens.

Ca de obicei după călătorie, când m-am întors acasă traversând înapoi Atlanticul, după cursa din 1964, eram optimist și în bună dispoziție, așa că atunci când Tony Dulverton s-a oferit să-mi finanțeze construcția unei nave, am propus ca proiectantul să fie firma „Illingworth and Primrose”. Tony însă a fost de părere să ne adresăm firmei „Camper and Nicholsons”, care avea reputația de a fi cei mai buni constructori din lume, și care, în trecut, construiseră un iaht pentru bunicul său. Sheila, de asemenea, era pentru firma „Camper and Nicholsons”, convinsă fiind că vom putea obține de la această firmă cele mai bune rezultate. La prima întâlnire cu constructorii am participat toți trei: Sheila, Tony și cu mine. Tony le-a cerut ca nava să fie construită în cele mai bune condiții, indiferent de cost, ceea ce însemna, evident, un preț ridicat. Mă pricepeam și eu oarecum la afaceri pentru că mă număram printre puținii pionieri ai aviației, poate chiar singurul, care și-a investit banii proprii în avioanele cu care a zburat. Pentru iahturile „Gipsy Moth II” și „Gipsy Moth III” am suportat tot eu cheltuielile de construcție așa că nu puteam să mă angajez într-o comandă pentru care firma „Camper and Nicholsons” nu era în stare să stabilească un preț sau cel puțin o limită a lui. Dar Tony, generos, m-a asigurat că nu trebuie să-mi fac nici o grijă în privința finanțării, ci doar să mă preocup de pregătirile călătoriei. Proiectul întocmit inițial de John Illingworth

prevedea un iaht cu un deplasament de numai 8t, dar după această consfătuire



1. Postul provă: o banchetă, o cușetă cu cadru rabatabil, chesonul cu vele ; 2. Spălătorul: w.c., dulapul de haine, depozit ; 3. Cabina principală: două cușete, șase scaune, masă rabatabilă; 4. Masa cu hărți, postul radio (nu se vede); 5. Closet, loc pentru impermeabile (sireuri); 6. Cușetă de veghe (cu panou de aparate pentru supravegherea navigației) ; 7. Soba de încălzit, cu motorină; 8. Scaun cu suspensie cardanică și masa atașată; 9. Mașina de gătit (primus); 10. Chiuvetă și raft cu veselă; 11. Ieșirea coșului sobei; 12. Cocpitul cu aparate pentru reglarea direcției și a mersului motorului, rastel cu manivele de vinci; 13. Motorul și generatorul; 14. Dinghy-ul; 15. Dispozitivul Hasler de cârmă automată ; 16. Rezervoarele (apă dulce, motorină pentru sobă și motor).

lungimea a fost mărită de la 48 la 54⁸ picioare Asta, pentru că spusese în glumă că mai bine ar avea câteva picioare în plus ca să devină o ambarcație de Tip 12 m! Mai adăugasem că deși inițial îmi propusesem un tonaj de 9t, după Thames Measurement, eram de acord să se sporească *deplasamentul* până la 9 t, dar în nici un caz mai mult. „Thames Measurement” este o formulă convențională de exprimare a tonajului *navelor*, iar „deplasamentul” reprezintă greutatea propriu-zisă a acestora. După această formulă convențională deplasamentul corespunde, de fapt, unui *iaht* mai mare, Illingworth susținea necesitatea unui tonaj corespunzător vitezei propuse și a unei carene de greutate foarte redusă pentru a fi dirijată mai ușor. Mi-am exprimat dorința ca vela mare să nu depășească 300 picioare pătrate⁹. Planul propus de el prevedea o velă mare de mai puțin de 300 picioare pătrate, o velă artimon de aproximativ 140 picioare pătrate; cele mai mari vele din provă erau un loc de drum de 200 picioare pătrate și un velastrai mare tot de 200 picioare pătrate. După mine toate acestea constituiau o foarte mică suprafață velică pentru o navă de 54 picioare, dar Illingworth mi-a replicat că la deplasamentul atât de redus al navei această suprafață velică va fi suficientă. Am susținut totuși că cu o asemenea suprafață velică iahtul abia se va mișca la adierile slabe ale vântului (1° Beaufort) și socotesc că am fost fericit inspirat când am cerut un foc cu 50% mai mare; am mai cerut două velastraiuri mari, de trei ori cât cea mai mare velă prevăzută de Illingworth, adică de câte 600 picioare pătrate fiecare. Nu am fost de acord cu forma lungă și ascuțită a pupei, prevăzută în proiect, care mi s-a părut a fi doar o sursă de deficiențe. Ca atare lungimea s-a scurtat la 53 picioare și 1 inch¹⁰. Totuși nu am câștigat prea mult, căci din această cauză cârma automată se prelungea peste pupă. Proiectul prevedea o chila scurtă și adâncă, la centru, iar în spate cârma era amplasată pe un călcâi. Dar un asemenea aranjament era primejdios pentru o călătorie prin marea hulă din apele antarctice și ca urmare John a fost de acord să mai extindă chila până la călcâi. Construcția urma să înceapă la sfârșitul anului 1964 și să se termine în septembrie 1965.

Aproape în fiecare săptămână mergeam împreună cu Sheila la Portsmouth pentru a discuta despre navă și a urmări cum merg lucrurile, de fiecare dată nutrind speranța că vom vedea piesele gata executate. În timpul verii însă lucrul lăncezea și uneori nu constataam nici un progres de la o săptămână la alta. Era evident că iahtul nu avea să fie gata până toamna. De altfel, promisem asigurarea că va fi terminat în luna ianuarie.

⁸ Unitate de măsură pentru lungimi egală cu 0,3048 m – *N.T.*

⁹ Unitate de măsură pentru suprafețe egală cu 0,093 m² – *N.T.*

¹⁰ Unitate de măsură pentru lungimi egală cu 2,54 cm – *N.T.*

După afirmațiile lui John Illingworth „Gipsy Moth IV“ urma să fie un iaht foarte rapid. Nu mai puteam dormi și de multe ori noaptea, îmi imaginam nava înfruntând izbiturile valurilor înfuriate ale apelor antarctice și deplasându-se atât de repede, încât s-ar fi putut lua la întrecere cu cliperele. Lungimea liniei sale de plutire era de 39 picioare și jumătate așa încât în orice caz, viteza teoretică maximă putea să atingă aproape 200 mile pe zi. (Viteza teoretică maximă a unei nave obișnuite — care nu iese mai mult de jumătate din apă și față de planul liniei de plutire depinde de lungimea liniei de plutire). Mă îngrijora însă faptul că John insista să se prevadă un dispozitiv special de cârmă automată, voluminos și greu. N-am înțeles de ce întrucât un asemenea dispozitiv — cel al colonelului Hasler — fusese instalat pe jumătate din ambarcațiile care concuraseră cu succes în 1964, la cursa solitară transatlantică și se comportaseră admirabil, fără dificultăți sau alte defecțiuni. Dar John stăruia motivând că la o navă mai mare era absolut necesar un dispozitiv mai greu. Dacă aș fi insistat să se prevadă dispozitivul de tip Hasler — ceea ce ar fi antrenat, poate, modificarea proiectului ambarcației — cred că aș fi evitat multe necazuri și manevre extrem de anevoioase ivite în cursul călătoriei.

După ce am citit cărțile lui Lubbock¹¹ despre clipere, am ajuns la convingerea că în medie, acestea parcurgeau distanța de la Plymouth la Sydney în o sută de zile¹². Puteam, deci, încerca să egalez această performanță, adică să obțin o viteză medie de 137 mile și jumătate pe zi, bazându-mi calculele pe măsurătoarea aproximativă, inițială, a distanței până la Sydney. În realitate era necesară o viteză zilnică de 141 de mile, adică de aproape 6 noduri¹³, atât ziua, cât și noaptea, timp de peste trei luni. Am hotărât ca la momentul oportun să anunț încercarea de a realiza călătoria în 100 de zile, cifră rotundă, mai ușor de reținut. De fapt îmi propuneam să realizez o călătorie în jurul lumii într-un timp mai scurt decât izbutise până atunci vreun iaht mic, dar nu doream să declar ceva oficial în această privință. Mă aflu în aceeași stare de spirit ca dinaintea încercărilor mele aviatice de altă dată și anume, cuprins de teama ca nu cumva, dând în vileag un proiect foarte greu de realizat, să sufăr vreun eșec.

Ce performanțe de înconjur al lumii urma să depășesc? Argentinianul Vito Dumas realizase înconjurul lumii într-un an și zece zile parcurgând o distanță de 7 400 mile, cea mai lungă călătorie realizată până atunci de un navigator solitar. El a înconjurat Pământul pe o rută situată la extremitatea sudică a acestuia de numai 20 000 mile, ceea ce nu reducea însă din importanța performanței sale. Un înconjur al lumii în care nava să treacă prin două puncte ale suprafeței terestre, diametral opuse între ele, însemna cam 30 000 mile. Nici o altă ambarcație mică nu izbutise

¹¹ Basil Lubbock (1876-1944), autor de cărți cu subiecte de călătorie pe veliere. - *N.T.*

¹² Căpitanul Jagoe mi-a afirmat ulterior că 100 zile era durata medie a cliperelor mai rapide și că durata medie generală era de 127 zile. - *N.A.*

¹³ Unitate de măsură a vitezei navelor, egală cu 1 milă marină pe oră, adică 1 852 m/h. - *N.T.*

încă să facă un înconjur al lumii într-un timp egal cu cel realizat de Vito Dumas.

Am cerut firmei „Camper and Nicholsons” să termine construcția navei până la sfârșitul lunii ianuarie 1966, astfel încât să o pot lansa la apă înainte de a pleca pentru o vacanță de o lună în sudul Franței. Lansarea a avut loc abia în martie într-un cadru festiv, cu care nu am fost însă ce acord, pentru că în mod normal sărbătorirea trebuie să se facă după eveniment. Lansarea navei a făcut-o Sheila. Ea are o intuiție sigură în privința navelor și dacă ar fi fost lăsată să execute singură operația, totul ar fi mers bine. Din păcate a urmat sfaturile lui Charles Blake, directorul firmei „Camper and Nicholsons”, o persoană extrem de agreabilă, de amuzantă și de prietenoasă. De data asta însă Charles mai mult a încurcat lucrurile spunându-i Sheilei : „Nu trebuie să izbești sticla de șampanie, ci s-o lași să alunece pe etravă”. Sheila i-a urmat sfatul și sticla nu s-a spart ! M-a cuprins groaza. Ceva parcă mi-a străpuns inima : „Semn rău”, mi-am spus în gând. La a doua încercare Sheila a procedat după capul ei și sticla s-a spart de etravă. Dar carena a rămas nemișcată pe șinele gresate. De data asta am luat-o ca pe o prevestire și m-am simțit cuprins de un fior de gheață. Am sărit jos și am împins cu umărul căruciorul de lansare a calei.

Știam că cei de față vor considera gestul meu ciudat dar eram hotărât să fac totul pentru ca ambarcația să pornească. Încet, încet, a prins să se miște și până la urmă a intrat în apă. Carena plutea însă mult deasupra apei, lăsând impresia că ceva nu era în regulă. Câteva valuri formate de un *ferry boat* în trecere încrețiră fața transparentă a apei balansând nava. Ne privirăm amândoi — Sheila și cu mine — și exclamarăm: „Parcă am fi în balansoar !”.

2

Dezamăgiri

Când am început probele în Canalul Solent¹⁴ am observat mai întâi că atunci când iahtul se afla sub acțiunea vântului, vela mare se freca de partea inferioară a sartului. Pentru a evita această frecare a fost necesar ca sarturile să fie prevăzute cu întinzătoare de bord (tendoare) și de fiecare dată când doream să navighez cu vânt larg trebuia să mă deplasez la piciorul arborelui trinchet, să filez sartul de la bord sub vânt și să-l amarez de arbore ca să nu frece vela. După părerea mea, la un iaht destinat unei călătorii solitare *nu* trebuie să existe tendoare și nici pataraține. I.a „Gipsy Moth III” am fost nevoit să schimb grementul pentru a suprima tendoarele straiurilor din pupa. Noul iaht, cu care urma să înconjur lumea, avea tendoare nu numai la partea inferioară a sarturilor, ci încă o pereche pe straiurile din pupă, care erau greu de manevrat de fiecare dată când voiam să ridic velastraiul artimon. Altă constatare, cu mult mai îngrijorătoare, a fost că la o rafală de vânt, nedepășind tăria 6, nava se înclina atât de mult, încât arborii deveneau aproape orizontali, paraleli cu suprafața apei. I.a această probă m-au însoțit la bord John și colonelul „Blondie” Hasler. În privința comportării navei „Gipsy Moth IV” părerile au fost împărțite. John susținea ca aproape niciodată nu ajungea să se încline la orizontală, în timp ce Blondie afirma: „La un moment dat am crezut că era înclinată la 80°, dar după aceea mi-am spus că exagerez și că, probabil, nu era chiar așa”. Stăm pe marginea cocpitului observând cu atenție arborele, fără a-1 slabi din ochi, căci țineam cu orice preț să stabilesc cât de mult se înclina. Cei câțiva din partea firmei care se aflau de față mi-au spus că atunci când era la ancoră, la cea mai moderată adiere nava ajungea cu baza copastiei sub apă. Dacă pe suprafața liniștită a apei din Canalul Solent iahtul se apleca aproape complet pe o parte, gândul la ce se va întâmpla pe întinsul apelor reci ale sudului îmi îngheța singele în vene.

¹⁴ Separă sudul Angliei de insula Wight. – *N.T.*

John a decis să ridicăm din nou nava pe cală îndată ce marea va fi favorabilă, pentru a scoate dopuri din lemnul chilei și a umple cu plumb locașurile respective; se adăuga astfel chilei un lest de aproape 2 400 livre¹⁵. Dar operația nu se putea executa decât în aprilie, astfel că am avut la dispoziție iahtul pentru a face exerciții de navigație solitară timp de două sau trei săptămâni. Într-o zi, pe când mă aflam pe Canalul Solent și strânsesem vela mare, lăsând ridicate numai velele de la provă și vela artimon, am observat că nava se înclina totuși la 30—40°. Cerusem ca puntea să fie fără proeminențe, pentru ca valurile mari să o poată spăla fără a întâmpina vreo rezistență; pe punte se aflau însă două luminatoare confecționate de o firmă franceză, din metal și sticlă armată. Acestea au funcționat întotdeauna perfect, dar din păcate nu eram obișnuit cu amplasarea lor în mijlocul punții. Umezite de stropii de apă, luminatoarele au devenit lunecoase și pierzându-mi echilibrul din cauza înclinării navei, m-am prăbușit, cât eram de lung, pe o coapsă. Am simțit în corp o durere intensă, care s-a liniștit însă când am terminat manevra și am readus iahtul la locul de ancorare. Abia mai târziu am observat pe coapsă o vânătaie aproape neagră,

cu diametrul de 5 inches, dar cum nu mă dureau mi-am văzut de treburi, fără să-i mai dau importanță, timp de patru zile. Dar vânătaia s-a întins ajungând în jos până sub genunchi, și mai sus, până aproape de șold. Durerile au reînceput și piciorul era pe jumătate paralizat. Această paralizie parțială, sau, dacă termenul nu este cel mai potrivit, această completă insensibilitate la atingere sau imposibilitate de mișcare s-a manifestat pe rând la câte o parte a piciorului, când la degetele mici, când la degetul mare, când la exteriorul labei. Am făcut prostia să nu consult un medic de teamă ca nu cumva să nu mă lase să plec în călătorie dar în schimb am început să fac exerciții, pentru a-mi recăpăta mișcarea piciorului. Mă aflam într-o serioasă stare de inferioritate nu atât din cauză că pierdeam controlul echilibrului pe acest picior - pentru că mă puteam mișca totuși la bord susținut în mâini și sprijinindu-mă de arbore sau de un sart - dar nu puteam umbla și executa exercițiile zilnice necesare pentru a-mi menține condiția fizică. Abia după cincisprezece luni am început să merg bine și să pot folosi normal piciorul.

Așadar, nava a fost ridicată pe cală și o lună întreagă n-am putut face probe, care, mărturisesc, mi-ar fi fost foarte folositoare. Marangozii au executat o treaba excelentă tăind dopuri mari în lemnul chilei și turnând în găuri plumb topit. Când „Gipsy Moth“ a fost lansată din nou s-a comportat mai bine, dar era încă foarte sensibilă, înclinându-se la cea mai ușoară adiere de vânt. Jos, în cabină, efectul era foarte neplăcut. De fapt, John intervenise în timpul construcției ca toate accesoriile și mobilierul să fie cât mai ușoare pentru a nu se mări greutatea totală a navei. De exemplu, el ceruse să nu se pună nici o garnitură între cușetă și cocă pentru că între marginea punții și cocă pătrundea apa și s-ar fi putut ca în timpul navigației să mă

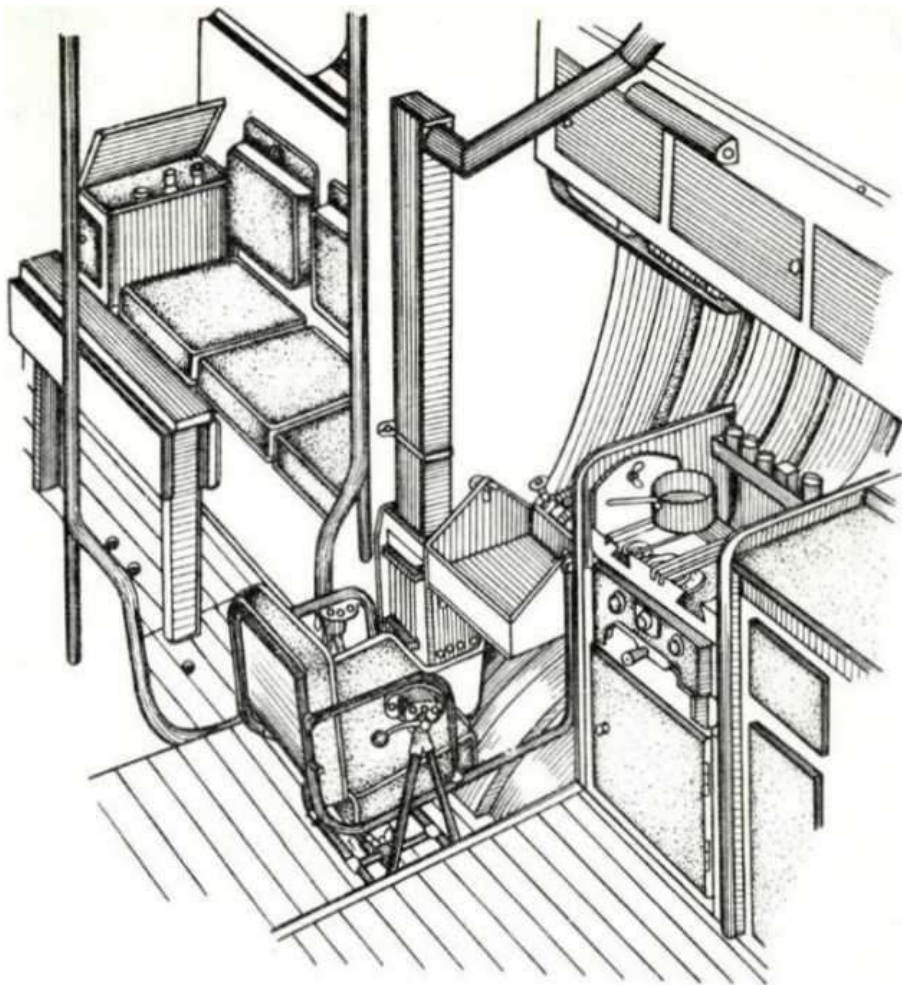
¹⁵ Unitate de măsură pentru greutate egală cu 0,453 kg. — N.T.

trezesc cu apa în cușetă. Din fericire, cei de la firma „Camper“ au observat greșeala și au călăfăruit imediat spațiul dintre cușete și cocă. Deși stăruia atât de mult să se facă economii la greutatea navei, John a propus să se prevadă și o a doua toaletă „pentru echipaj”, spunea el, deoarece în timpul navigației la viteză mare, îmi va fi imposibil să mă deplasez până la cea aflată la provă. Părea ciudată această prevedere pentru un navigator solitar și în condiții de reducere a greutății navei, dar până la urmă am acceptat pe motivul că aceasta putea fi folosită foarte bine pentru a atârna în ea impermeabilele, spațiu foarte important pentru o cursa lungă peste ocean pe care, altfel, nu văd cum l-aș fi obținut.

O problemă dificilă era apoi enorma greutate a cârmei automate, dispozitiv situat într-un loc foarte nepotrivit, pe punte, la extremitatea pupei, la care se mai adăuga și greutatea vinciurilor, aflate și ele tot pe punte, într-un loc la fel de incomod. Pentru asigurarea confortului din interiorul iahtului, un asociat al firmei „Illingworth and Primrose”, Angus Primrose, a vizitat, în toamna lui 1964, nava „Gipsy Moth III”, ancorată la Beaulieu¹⁶ River. Aici am stabilit împreună — era și Sheila de față — planul interiorului viitoarei nave. De fapt, doream doar câteva schimbări, bine motivate, față de cea anterioară. Am măsurat tot mobilierul cabinei — banchetele și cușetele — și am întocmit planul bucătăriei, notând fiecare obiect. Din păcate, însă, notele și schițele făcute de el s-au pierdut, dar nu ne-am dat seama decât după ce „Gipsy Moth III” fusese demontată în cea mai mare parte și nu se mai putea reface operația. Noroc cu Sheila care reținuse în cele mai mici amănunte proiectul bucătăriei și în general, amenajarea întregului interior. După indicațiile ei tâmplarul-șef al firmei „Camper“ a executat toate piesele necesare. Pe lângă aceasta a fost executată o machetă, la mărime naturală, a bucătăriei și a compartimentului alăturat, care cuprindea scaunul orientabil și masa cu dispozitiv cardanic de păstrare a orizontalității. Sheila și-a bătut capul cu detaliile deși, în cele din urmă, aproape jumătate din obiecte nu au corespuns cu schițele întocmite inițial.

De exemplu, dacă deschideam unul din dulapurile de sub mașina de gătit, când nava era înclinată conținutul se revărsa în cabină, iar când am ajuns în larg mi-am dat seama că și tacâmurile, vesela, sticlele și cutiile de conserve erau situate cum nu se putea mai prost pentru că ori de câte ori iahtul își schimba înclinația, se rostogoleau de colo, colo, făcând atâta zgomot de parcă pe ocean bălciul era în toi. Doar tigăile, grătarele și încă alte câteva obiecte casnice asemănătoare erau mai bine amplasate. Dulapurile de deasupra mașinii de gătit erau așezate atât de departe încât cu greu se putea ajunge la ele. Ca să nu mai vorbim de rastelurile cu farfurii puse undeva, în fundul locașului mașinii de gătit, mult mai în spate decât se prevăzuse în proiect. Picăturile de apă care pătrundeau în locaș formau un strat de mucegai la care nu se putea ajunge ușor și ori de câte ori luam o farfurie scoteam și câte o fărâmbă de mucegai. Din cauza apei care se strecura într-una pe sub laturile prost îmbinate ale bocaportului cabinei, sertarele aflate dedesubtul și deasupra mașinii de gătit se

¹⁶ Curs de apă în sudul Angliei, potrivit pentru probe de navigație cu vele. – N.T.



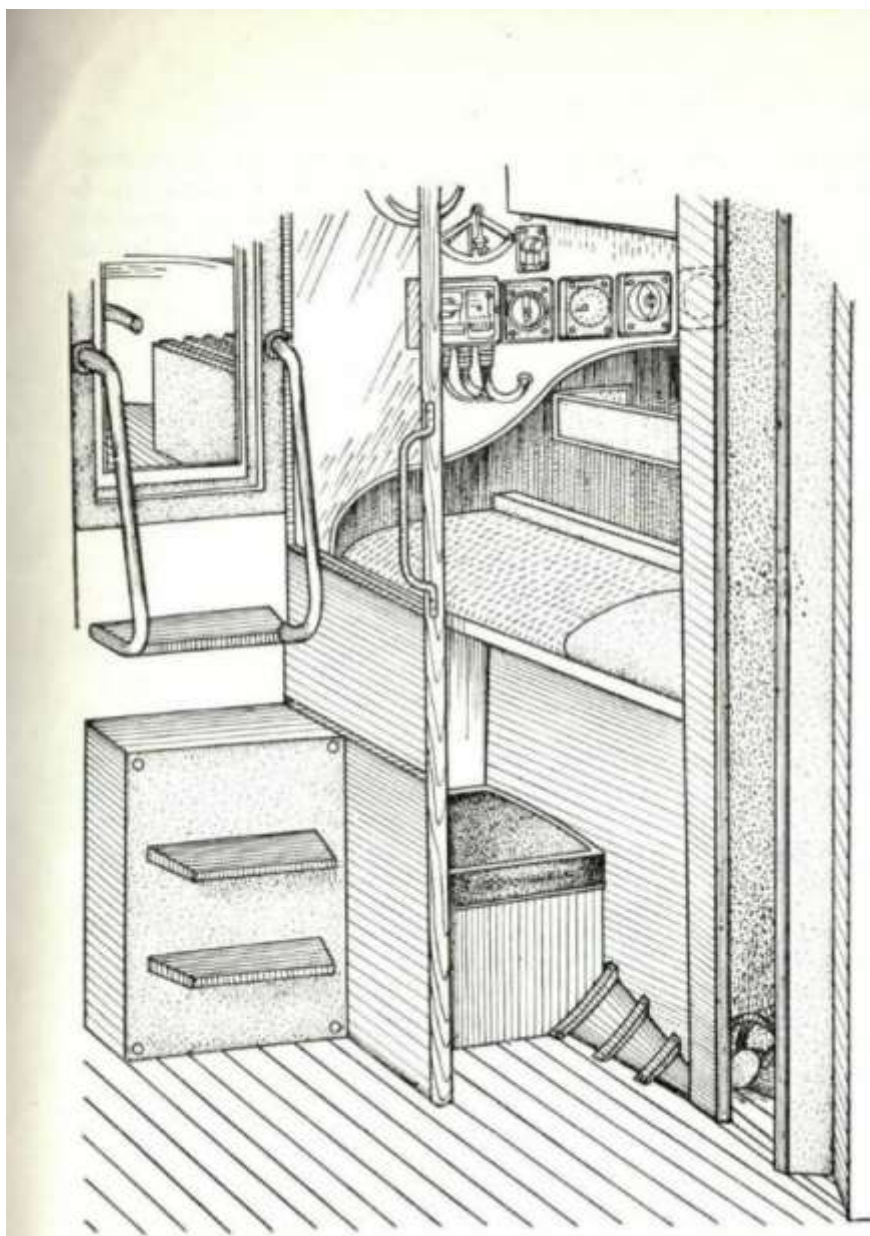
2. Vedere în cabină; scaunul și masa cu dispozitiv de orizontalizare (cardanic)

umflau, fiindu-mi imposibil să le mai deschid; săptămâni de-a rândul o mulțime de lucruri absolut necesare au stat astfel blocate în sertare. Iar când acestea funcționau, nu exista nici un dispozitiv care să le împiedice să iasă complet din locașurile lor, din care cauză trebuia să le înțepenesc într-un fel oarecare. De câte ori nu m-am trezit cu câte un sertar vărsându-și tot conținutul pe jos.

Cabina principală era foarte înghesuită; când iahtul era înclinat, Sheila nu avea loc suficient ca să intre și să iasă din cușetă și de aceea a fost necesar ca una din laturile cușetei să fie tăiată și făcută rabatabilă. În cabina nu aveam nici un scaun confortabil și, cu toate că masa era prea mică pentru scopul căruia îi era destinată, când iahtul se înclina, abia se putea trece prin spațiul rămas între masă și cușetă, chiar cu partea rabatabilă lăsată în jos. Foarte puține dintre obiectele proiectate fuseseră realizate în mod corespunzător și nu mai era mult până la plecare.

În ceea ce privește construcția navei, marangozii s-au întrecut pe ei executând admirabil carena din șase straturi, toate cadrele din lemn stratificat ale scheletului, piesele provei și pupei, precum și chila. Carena a fost etanșă la apă pe toata durata călătoriei și a rezistat tuturor solicitărilor și eforturilor la care a fost supusă nava. Nu la fel se prezenta însă restul construcției. Ghereta care forma acoperișul cabinei — proeminent pe punte — era imensă și solidă, construită din lemn stratificat și având încastrate ferestre din sticlă armată. Cu toate acestea, în timpul călătoriei pe ocean, de jur împrejurul gheretei, la îmbinarea cu lemnul punții, a început să curgă zdravăn apă. La fel, puntea lăsa să pătrundă apa peste tot pe unde se îmbina cu coca și de aceea dulapurile erau aproape toate umede, uneori fiindu-mi foarte greu să găsesc un loc uscat unde să-mi păstrez aparatele pentru a le feri de umezeală. Am încercat să bag fiecare obiect în câte o pungă din material plastic înainte de a-l introduce în dulap dar și aceste pungi au neajunsul că transpiră și apoi te miri cum de își găsește apa cale să pătrundă în pungă. Multă bătaie de cap mi-a dat și țevăria, mai întâi pentru că apa dulce din rezervoare a avut tot timpul o turbureală din cauza unei substanțe fibroase, mucilaginoase, rezultată, probabil, în urma acțiunilor chimice care aveau loc în interiorul rezervoarelor sau în conducte. Apoi, în timpul navigației, cele două conducte pentru pomparea motorinei în rezervoarele din chilă — de unde se alimenta motorul folosit la încărcarea acumulatelelor postului de radio și la iluminatul electric — s-au strâmbat, fiind smulse de la locul lor, așa încât dacă nava se înclina, motorina s-ar fi revărsat pe fundul calei. Noroc de rezervoare — înguste și înalte — care erau fixate direct pe chilă. În timpul călătoriei nu am izbutit de loc să folosesc chiuveta toaletei „pentru echipaj” deoarece când nava era înclinată spre babord, conținutul W.C.-ului se revărsa în chiuvetă și rămânea acolo, în ciuda oricăror încercări de a-l evacua, până când nava se înclina în cealaltă parte sau până când goleam apa murdară cu găleata. De multe ori puneam un dop la scurgerea chiuvetei și-l lăsam acolo.

Când, după multe modificări aduse proiectului, constructorii au ajuns la instalarea motorului, s-a constatat că elicea ieșea afară din apă. A fost necesar ca



3. Intrarea în cabină și cușeta de veghe

motorul să fie deplasat spre provă, în interiorul cabinei, sacrificând din această cauză câteva dulapuri și reducând spațiul disponibil. Poate că dau prea multe amănunte dar le consider necesare pentru a arăta nenumăratele neajunsuri ce se ivesc la organizarea unei curse fără escală cu o durată de peste trei luni. Într-o cursă de trei până la șase zile, dacă se defectează ceva la arbori sau la greement se poate acosta foarte ușor într-un port pentru reparații, iar în ceea ce privește țevăria, chiar dacă se constată o pierdere de apă potabilă sau de combustibil, pagubele nu sunt prea grave. Într-o călătorie de 14 000 mile însă asemenea avarii pot deveni grave. Și celălalt iaht al meu „Gipsy Moth III” ar fi corespuns destul de bine pentru călătoria în jurul lumii doar cu excepția câtorva caracteristici de construcție. În primul rând am cerut ca noua navă să aibă puntea fără proeminențe pentru a permite valurilor să treacă fără vreo piedică și în al doilea rând am propus ca ghereta cabinei să fie mai rezistentă și să depășească dimensiunile cabinei, trecând și peste locul mașinii de gătit ; aceasta, atât pentru faptul că podeaua gheretei era mai ridicată cât și pentru că doream să pot privi afară, în jur, fără să ies din cabină. La „Gipsy Moth IV” ghereta a fost construită foarte solid, din patru straturi de lemn de mahon lipite între ele, formate în jurul unui tipar, iar deschiderile pentru ferestre au fost tăiate abia la urmă. Colțurile și marginea au fost rotunjite în așa fel încât să opună o cât mai slabă rezistență la valuri. Am mai cerut, de asemenea, să se mai modifice și o altă caracteristică a navei „Gipsy Moth III” și anume carena, care avea un singur strat de bordaj. În timpul cursei transatlantice din 1964 mi-a dat multă bătaie de cap pentru că apa pătrundea prin ea nestingherită făcându-mă să pierd mult timp. De data aceasta, valurile mari ale oceanului ar fi putut chiar să scufunde nava. Era necesar deci să se prevadă șase straturi de lemn de mahon care să formeze un bordaj total de numai 7/8 inch grosime, dar extrem de solid și în același timp foarte ușor. De asemenea, am mai cerut să se construiască la prova iahtului, în interior, un al doilea perete etanș, la 15 picioare distanță de la etravă, pentru ca nava să reziste unei eventuale ciocniri cu un aisberg. Proiectantul mai trebuia să aibă în vedere ca nava să fie ușor manevrabilă pentru un navigator solitar prevăzând doar vela mare cu accesoriile respective, chiar dacă aceasta ar mai reduce din viteză. Cu „Gipsy Moth III” puteam pătrunde și ieși foarte ușor printre iahturile ancorate la Beaulieu River, numai cu ajutorul veleii mari și niciodată nu am provocat vreo ciocnire. În plus, la un iaht manevrat numai cu vela mare se obține un echilibru perfect folosindu-se în același timp velele din provă și velastraiul artimon și doar cu o ușoară apăsare pe eche. Este un lucru foarte important la un iaht pentru navigație solitară prevăzut cu cârmă automată; în acest fel dispozitivul nu va fi prea mult solicitat. Conform obiceiului, prima zi de probe a fost consacrată celor referitoare la construcție și nu era în program să folosesc echea, dar când m-am întors în port, având ridicată numai vela mare, am încercat să manevrez cu echea. Am navigat către debarcaderul din partea estică a portului și când mai aveam vreo 50 sau 75 de yarzi¹⁷ am manevrat

¹⁷ Unitate de măsură pentru lungimi, egală cu 0,914 m ; un yard are 3 picioare sau 12 inches. — *N.T.*

echea pentru a vira. „Gipsy Moth IV“ n-a răspuns la această manevră. Înaintam direct către debarcader și cu fiecare minut ne apropiam mai mult, dar eram atât de necăjit, încât n-am făcut altceva decât să strig ca să-i atrag atenția lui John asupra situației. John a pornit motorul, l-a ambreiat, l-a accelerat și în sfârșit nava a izbutit să vireze. M-a indispus mult această întâmplare.

Când John a mărit lungimea proiectată a navei la 54 picioare m-a cuprins îngrijorarea pentru singurul motiv că pe măsură ce nava se mărește este necesară o suprafață velică mai mare la vânturi slabe, ceea ce dă mult de lucru la ridicarea și strânsul velelor. John nu a împărtășit temerile mele și le-a combătut cu două argumente: mai întâi nava proiectată urma să fie atât de ușoară, încât, pentru a o pune în mișcare, era necesară numai o mică suprafață velică; în al doilea rând era destul de mare ca pe vreme cu vânt schimbător să poată suporta aceeași suprafață velică pe o durată mai mare de timp decât dacă nava ar fi fost mai mică. Proiectul *inițial* pentru „Gipsy Moth IV“ prevedea un deplasament de 8 t. Când John a sporit lungimea la 54 picioare, mi-am reafirmat părerea că 9 t (după Thames Measurement) era mărimea optimă pentru ca un navigator solitar să poată obține eficiența maximă, adică cea mai mare viteză, iar când mi-a demonstrat atât de categoric că nava va fi totuși ușor de manevrat și că greutatea suplimentară îmi va aduce o viteză mai mică — întrucât se ridică viteza maximă teoretică — am fost de acord să se ridice limita deplasamentului la 9 t. Până la urmă proiectul navei a ajuns la un deplasament de 9,5 t, adică cu încă o jumătate de tonă peste cifra mea maximă, iar când s-a adăugat la chilă lestul de plumb, deplasamentul s-a ridicat la 11,5 t, adică peste 18 t, după Thames Measurement! Aceasta însemna dublul limitei cerute de mine inițial, iar deplasamentul depășea cu peste 37,5% greutatea finală la care convenisem. Suprafața velică nu mai putea fi mărită deoarece fiecare velă atingea maximul la care o puteam manevra eficient. Prin urmare, „Gipsy Moth IV“ urma să aibă o suprafața velică insuficientă la vânt slab, necesitând toată velatura ridicată, ceea ce cred însă că nu se va întâmpla cu o carenă de mărimea propusă de mine. John avea dreptate într-o oarecare măsură atunci când susținea că nava, așa cum era prevăzută, necesita mai puține manevre de vele la schimbare de vânt în anumite limite, decât dacă ar fi avut o carenă mai mică. Se neglijau însă doi factori foarte importanți pentru mine: primul, că din cauza mărimii suplimentare aș fi fost obligat să ridic toată velatura mult mai des și al doilea, că pe timp de furtună toată velatura obișnuită ar fi trebuit strânsă pentru a face loc velelor de capă și că, mai curând sau mai târziu, aș fi fost nevoit să execut întreaga operație. Cu o carenă mai mare vor fi mai multe vele de strâns, deci mai mult de muncă.

Eram nerăbdător să afl ce viteză puteam atinge în probele din Canalul Solent. La început am fost decepționat; la vânturi slabe „Gipsy Moth IV“ părea mai leneșă decât predecesoarea ei, dar când briza a început să suiere cu 24 de noduri, am avut satisfacția să înregistrez 9 noduri. Fără îndoială, o asemenea viteză era excepțională pentru un navigator solitar. Dar ar fi trebuit să țin seama de două lucruri: mai întâi, că ar fi fost necesar să înainteze cu toate velele ridicate pentru a

obține această viteză la vânt de 24 de noduri, ceea ce însemna că suprafața velică ar fi fost insuficientă la vânturi mai slabe, apoi, că nava se înclina cu 30—40°. În timpul unei navigații prin Canalul Solent, din cocpit nu prea dai atenție unei înclinări de 30—40°, ba chiar călătoria devine mai pasionantă, dar alta este situația când ești nevoit să lucrezi ceva în interiorul navei, la acest unghi de înclinare. Iar când în loc de apele liniștite ale Canalului Solent navighezi pe valurile mari ale oceanului, o înclinare de 30—40° e de-a dreptul primejdioasă. Este suficient un val mai puternic care să o încline cu încă 40° și atunci nu este greu de închipuit ce va urma.

Viteza va fi un factor hotărâtor al reușitei călătoriei mele și de aceea trebuie să mă opresc asupra unor elemente de bază în legătură cu ea. Orice fel de carena trebuie să fie capabilă a atinge o viteză (în noduri) egală cu de 1,3 ori rădăcina pătrată a lungimii liniei de plutire (exprimată în picioare). De exemplu, prin anul 1890, nava „Spray” aparținând lui Joshua Slocum¹⁸ atingea viteza de 8 sau 9 noduri, deși proiectanții de nave de astăzi ar fi îngrijorați de forma carenei sale. Prova și pupa erau aproape verticale, astfel că lungimea liniei de plutire era cam egală cu lungimea navei. În ciuda părerilor proiectanților de azi în ceea ce privește construcția navei „Spray”, performanțele realizate de ea rămân remarcabile prin rapiditatea cu care „ținea marea” (cele 1 200 mile parcurse de Slocum în 1897, în opt zile, au rămas record de navigație solitară timp de 70 de ani, cifră depășită abia acum doi ani). Din însemnările lui Slocum nu reiese că nava ar fi căzut vreodată între valuri și sunt sigur că dacă s-ar fi întâmplat așa ceva ar fi fost consemnat în notele sale.

O carenă proiectată numai pentru viteză, cum este cea de 12 m, construită special pentru astfel de performanțe, poate atinge o viteză maximă de 1,5 ori rădăcina pătrată a lungimii liniei de plutire. Un iaht de curse pe mare, proiectat de un specialist, va avea o viteză maximă cuprinsă între cea a unei nave obișnuite și cea a unui iaht de 12 m. Viteza maximă depinde de lungimea liniei de plutire din cauza valului format când iahtul se deplasează repede. Un iaht mai scurt începe să salte pe valul său de etravă mai curând decât unul mai lung. Bineînțeles, prin aceasta viteza lui încetează de a mai crește și ca atare viteza maximă teoretică a lui „Gipsy Moth IV” este rădăcina pătrată din 38,5 picioare înmulțită cu cel puțin 1,3 sau cu cel mult 1,4, adică cu 8,06 noduri (193,6 mile/zi) sau respectiv, 8,687 noduri (208,5 mile/zi). În timp ce „Gipsy Moth IV” era în construcție, speram ca după cele spuse de proiectant viteza teoretică maximă să fie mult depășită, sub o briză moderată, de exemplu de 15 noduri, sub care se face de obicei navigația; acum însă, cu ocazia probei, mi-am dat seama că nu era posibil. L-am rugat pe Peter Nicholson, unul dintre cei mai pricepuți timonieri din lume, să mă însoțească într-una din probe. A fost o adevărată desfătare să privesc cu câtă îndemânare conducea timona și mai

¹⁸ Celebru navigator norvegian (1884—1909), primul care a înconjurat solitar lumea, dispărut într-o călătorie pe mare. — *N.T*

ales felul cum știa să navigheze cu vânt strâns. Când Peter era la bord, briza s-a întetit la peste 20 noduri și m-am convins că la această tărie de vânt realizam viteza maximă. Mi-a părut rău că nu a fost un vânt mai slab pentru că aș fi vrut să-l văd manevrând într-o asemenea situație pentru a verifica dacă nava era înceată la vânt slab, sau cu nu mă pricepeam s-o conduc bine.

Trecuseră trei ani de când începusem să pregătesc călătoria și în primele luni ale anului 1966 am ajuns să strâng hărțile, să culeg datele necesare navigației, să probez aparatele etc. Deși plănuisem să fac o singura escală scurtă, am socotit necesar să fiu pregătit pentru a acosta în cazul unui accident grav, cum ar fi de pildă ruperea arborilor, în orice port apropiat de pe parcurs. Trebuia să-mi procur harți cu marile cercuri ortodromice, hărți hidrografice care să arate vânturile medii și curenții din lunile anului în care urma să trec prin zonele respective, o duzină de *Admiralty Pilots* Ghiduri ale Amiralității britanice). Instrucțiunile nautice ale țărilor prin ale căror ape teritoriale urma să trec și pentru mările pe care urma să le străbat, *Manualul Amiralității britanice* cuprinzând amănunte despre radiofaruri pe tot întinsul Pământului și un alt volum, cu semnalele orare.

Unul dintre motivele care mă îndemna să realizez o viteza cât mai mare era faptul că urmăream să ajung la Sydney la începutul lui decembrie, dar în același timp nu voiam să ajung la Capul Bunei Speranțe nici chiar cu o săptămână mai devreme decât era necesar, pentru că soseam acolo tocmai la începutul primăverii, când era de așteptat să întâlnesc vremea cea mai rea. Plănuiam să părăsesc orașul Sydney la sfârșitul lunii decembrie, ca să înconjur Capul Horn înainte de sfârșitul lui februarie, ceea ce însemna o escală foarte scurtă la Sydney. Știam însă că nu voi fi în stare să mă descurc într-o lună cu toate reparațiile pe care le aveam de executat. Singura speranță de a relua cât mai repede călătoria era de a mă întâlni acolo cu Sheila și cu Giles, care urmau să mă ajute. Cred că nicăieri în lume nu există un oraș mai ospitalier ca Sydney, dar acolo mă așteptau nenumărate obligații sociale, iar volumul reparațiilor de executat la bord și toate pregătirile pentru partea a doua a călătoriei constituiau o sarcină deosebit de grea pentru cineva care se grăbește. Pentru a finanța toate acestea am stabilit să transmit prin radio relatarea călătoriei, de două ori pe săptămână, o dată pentru „Sunday Times” și altă dată pentru „The Guardian”. Aceasta necesita și alte pregătiri în afara instalării unui post radiotelefonice „Marconi Kestrel” și a antenelor respective, și anume organizarea legăturilor prin radio cu toate țările aflate de-a lungul parcursului. Toate acestea au fost realizate admirabil de către George Gardiner de la firma „Marconi Company”. Pentru a pune la punct toate cele necesare am fost obligat să fac publicitatea planurilor mele, ceea ce nu mi-a făcut de loc plăcere. La 22 martie s-a organizat o conferință de presă. În noaptea premergătoare conferinței ne-a sculat din somn soneria telefonului și cu toate că Sheila m-a sfătuit să nu răspund, din păcate n-am ascultat-o. Era Tony care mă anunța că prețul navei s-a ridicat cu 50% peste ceea ce

crezusem că va fi. „Poți găsi suma suplimentară necesară ?” m-a întrebat el. Simțeam cum mă cuprinde descurajarea, ba chiar o adâncă desperare. Era o dificultate greu de înlăturat, căci mă găseam în iureșul pregătirilor și nu mă preocupasem de loc de finanțare. Apoi, suma era considerabilă pentru posibilitățile mele, depășind cu mult costul total inițial prevăzut pentru „Gipsy Moth IV”.

Pe lângă toate acestea, s-a ivit încă un mare necaz. Trăgând de bila de aramă de la șnurul perdelei din salonul locuinței noastre, aceasta a oscilat și la întoarcere a lovit-o în ochi pe Sheila, spărgându-i un mic vas de sânge din spatele globului ocular. Accidentul fiind considerat destul de grav, medicul a hotărât ca Sheila să stea în pat complet liniștită nepermițându-i — sub nici un motiv — să asiste la conferința de presă. Aceasta după ce luni de zile soția mea muncise din greu organizând cedarea drepturilor de publicare în presă a relatărilor despre călătorie, conducând întreținerea noastră de imprimare de hărți — al cărei director este — și ocupându-se cu amenajarea interiorului navei și cu strângerea proviziilor pentru călătorie în timp ce eu mă preocupam de pregătirile propriu-zise ale călătoriei. Toate păreau că se încurcă. Eram foarte supărat de accidentul Sheilei, îngrijorat și plictisit de faptul că trebuia să găsesc tocmai acum o sumă de bani suplimentară, destul de mare, că aveam un picior șchiop și că compartimentul navei nu era cel așteptat. Mă gândeam cât de mult îmi va lipsi Sheila la conferința de presă și ce mult au însemnat tăria și intuiția ei în conducerea tuturor problemelor de relații cu publicul. Rămăsesem singur dar oricum, nu mai puteam să dau înapoi.

Plecarea în călătorie fusese stabilită pentru sfârșitul lui august și ar fi fost bine și necesar ca majoritatea lunilor din vara anului 1966 să le petrec în largul mării probând nava, dar am fost obligat să le folosesc pentru tot felul de dificultăți de ordin financiar. Mai întâi, colonelul Withbread (din familia proprietarilor fabricilor de bere cu același nume) mi-a venit în ajutor contribuind la acoperirea costului navei. Este un om minunat; se bucură de renumele unui mare industriaș englez, dar în afară de aceasta mai are și alte îndeletniciri sportive remarcabile. Pentru mine însă, cel mai important era faptul că a învățat să piloteze un avion în același an cu mine (1929), apoi că își pilotează și acum avionul propriu (posibilitate pe care eu nu o am) și că este un pasionat al sportului nautic.

Contribuția sa a fost făcută fără nici un fel de act scris, generozitate care mă face să doresc a-l răsplăti înzecit. Au mai fost și alte firme care au oferit aparataj sau bani în numerar pentru acoperirea costului navei. De pildă, conducerea Asociației internaționale a fabricilor de lână a suportat o șeptime din cost.

Când am început construcția navei, vărul Tony a insistat să nu acceptăm aparataj sau alte obiecte oferite în mod gratuit de anumite firme în schimbul reclamei comerciale.

Dar pentru a realiza banii necesari am fost nevoit să solicit ajutorul anumitor firme, oferindu-le în schimb publicitatea. Multe dintre ele au refuzat, altele însă au fost imediat de acord; de exemplu, firma „Ian Proctor” mi-a oferit o reducere specială la catarge și la lemnul pentru construcția arboradei; firma „John Shaw”, la

fel ca și la nava „Gipsy Morth III”, a montat și a pus la dispoziție sârmă de oțel inoxidabil pentru greement de o calitate care nu a permis nici un fel de defecțiune ; firma „I. C. I. Fibres” mi-a pus la dispoziție parâme și material pentru acoperirea punții. Toate aceste tranzacții comerciale, în afară de faptul că m-au plictisit îngrozitor, m-au împiedicat să execut probele și exercițiile de navigație în larg planuite și atât de necesare. Din această cauză, abia după ce am plecat în lunga mea călătorie oceanică, am descoperit la „Gipsy Moth IV” trei deficiențe importante care au avut o influență nefastă asupra programului propus, primejduindu-i, aproape, realizarea.

3

În sfârșit, plecarea

Eram îngrijorat de sănătatea Sheilei, piciorul continua să mă doară, nu știam în ce chip am să găsesc suma necesară pentru plata navei și nici aceasta nu corespundea întocmai așteptărilor mele. Cu toate astea eram nestrămutat în hotărârea mea de a pleca în călătorie. Plănuiam să plec de la Tower Pier¹⁹ și să navighez până la Plymouth, având familia la bord, ca echipaj, apoi să călătoresc în jurul lumii, cu o singură escală, după care să mă întorc înapoi la Plymouth și, în sfârșit, la Turnul Londrei. Pe Tamisa, în aval, clipele obișnuiau să se lase remorcate, poate până la South Foreland²⁰ și probabil că navigau cu un pilot la bord până la Lizard²¹, așa că ajungând până la Plymouth cu echipaj la bord nu mă îndepărtam de drumul tradițional al cliperelor. Intenționeam ca de la domiciliul meu din St. James²² să merg pe jos până la iaht, iar la întoarcere să parcurg același drum pe jos, până acasă. Din nefericire, piciorul bolnav m-a împiedicat să-mi realizez proiectul.

În ceea ce privește restul, problemele esențiale erau oarecum gata și pregătirile mergeau înainte. Conferința de presă s-a desfășurat în mod satisfăcător și m-a încurajat nespus imensul val de simpatie pe care populația din întreaga Anglie îl manifesta pentru curajul meu.

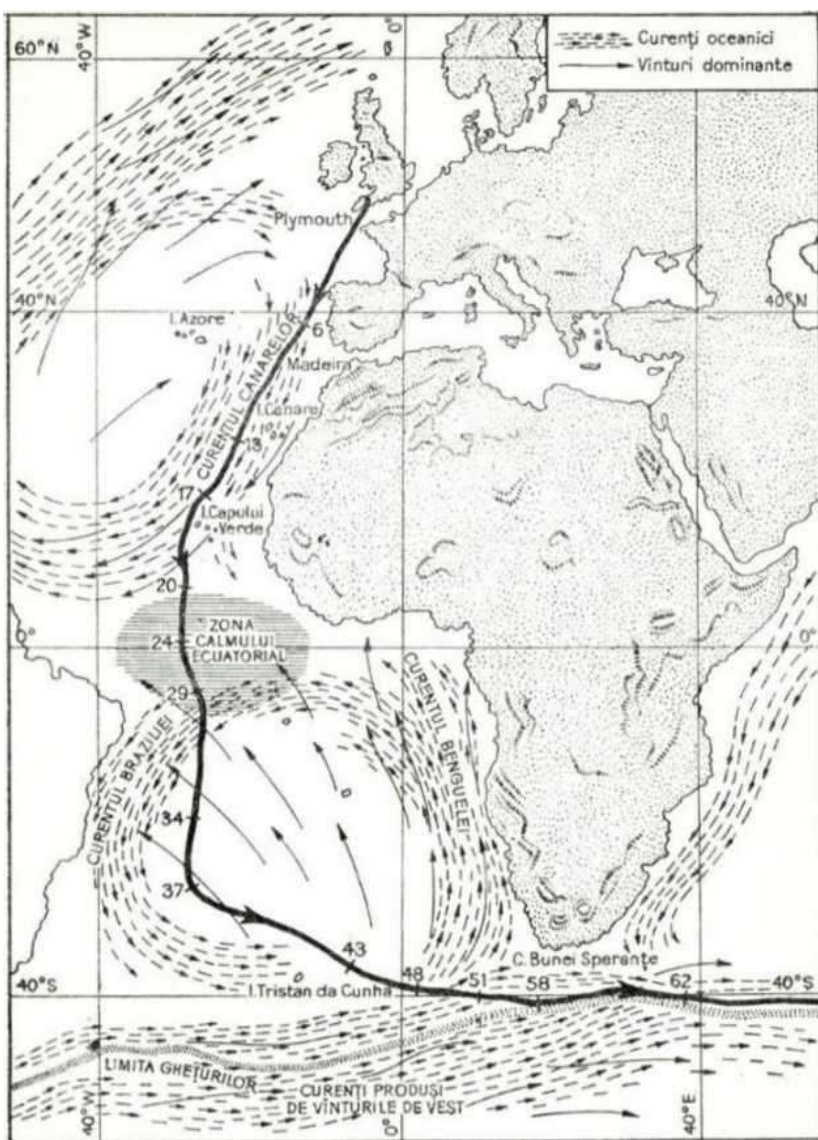
Am petrecut mult timp în Canalul Solent făcând curse de probă cu „Gipsy Moth”; deși erau încă multe deficiențe care mă necăjeau — și aveau să mă săcăie și în cursul călătoriei — treptat am pus la punct multe lucruri, îmbunătățindu-i performanța. Am descoperit și unul dintre motivele instabilității manifestate de „Gipsy Moth IV”: credeam că arborele principal era cu numai 47 livre mai greu decât cel de pe „Gipsy Moth III”, dar s-a dovedit, în realitate, mai greu cu 162 livre.

¹⁹ Cheiul Turnului Londrei; turnul este o veche fortăreață a Londrei, pe malul Tamisei, construit în secolul al XI-lea, care a servit drept închisoare pentru diverse personalități. — *N.T.*

²⁰ Cap în Pasul Calais, lângă portul Dover. — *N.T.*

²¹ În Canalul Mânecii, Cape Lizard este punctul cel mai sudic al Marii Britanii. — *N.T.*

²² Cartier al Londrei – *N.T.*



De la Plymouth la Capul Bunei Speranțe

Au fost și unele lucruri care mi s-au părut bine puse la punct. Cu prilejul unei probe m-a însoțit un prieten pentru a regla unele aparate. Tocmai mă culcasem ca să mă odihnesc puțin când nava a lovit din plin o mare geamandură luminoasă. Singura avarie a fost o adâncitură de circa 3/4 inch, la 12 inches deasupra nivelului apei. E de mirare cât de bine a rezistat construcția la șoc. Prietenul meu, neplăcut impresionat de întâmplare, se pierdea în scuze, dar eu m-am bucurat de faptul că nava trecuse cu bine o probă de rezistență. Așadar, nici o teamă de ciocnire cu aisbergurile !

Parcurgând jurnalul meu din acele zile am găsit însă consemnate și tot felul de necazuri. N-aș vrea să fiu plictisitor relatând întâmplări fără importanță, poate, dar toate aveau să influențeze mai mult sau mai puțin succesul călătoriei proiectate. De aceea, voi reda câteva extrase din jurnal :

„10 mai. Mi-am pus comprese calde la coapsă. Din timp în timp, am dureri mari. Se împlinesc 23 de zile de când am alunecat pe luminatorul cabinei.

14 mai. Am trecut printr-o perioadă de descurajare și cred că voi avea încă multe de înfruntat. În primul rând, accidentul Sheilei. De trei săptămâni de când e invalidă simt o adâncă deprimare, iar pe deasupra au apărut și încurcăturile financiare cu «Gipsy Moth IV». Abia pot umbla. Câteva degete de la picioare nu le simt. Sufăr aproape în permanență de sciatică, dar mai ales noaptea ; nu dorm mai mult de o oră și jumătate, pentru că mă trezesc afurisite de dureri.

19 mai. O + D = oboseală plus descurajare. Călătorie de o zi la Gosport²³ foarte oboseitoare: patru ore și jumătate de tren dus-întors, cinci ore de navigație, o oră și jumătate pentru aranjarea treburilor, toate acestea adăugate la durerile piciorului infirm.

28 mai. În zori cer senin prevestind o zi cu vreme bună. Ieri, treburi mărunte de gospodărie. Am montat saula și geamandura ancorei, am mai ras pe ici-colo pitura și am mutat funga velastraiului artimon, așezată într-un loc periculos, unde se putea confunda cu un strai puternic întins; dacă mă sprijineam cu mâna de ea era pericol să cad peste bord.

4 iunie. Nu sunt un om pesimist, dar de fiecare dată când sper să realizez un progres în probele de navigație apar noi dificultăți. Cred că va trebui să renunț la probe. Iată și un fapt plăcut: am primit un exemplar legat, dar necorectat, din cartea mea *Along the Clipper Way*²⁴ și am recitat cu emoție relatarea cursei lui Masfield din Canalul Mânecii cu nava «Bird of Dawning» (Pasărea zorilor). Este admirabil redată!

²³ Orășel și port în sudul Angliei cunoscut prin șantierul său naval. — *N.T.*

²⁴ *Pe urmele cliperelor*, antologie cuprinzând relatări despre cursele cu veliere în tocmă de sir Fr. Chichester. — *N.T.*

5 iunie. O zi bună. Bine dispus. Navigație plăcută sub o briză răcoroasă care m-a înviorat, mi-a distrămat deprimarea și presentimentul unui eșec, mi-a redat încrederea și optimismul. Era și timpul!

29 iunie. Mai am încă multe de făcut. Se apropie data plecării.

7 iulie. Două zile de repaus după amărăciunile și oboseala alergăturii pentru rezolvarea încurcăturilor în legătură cu finanțarea. Slavă Domnului că mi-a venit în ajutor Whitbread !

11 iulie. Am rezolvat azi enorm de multe probleme, cu ultimele rămășițe de energie. Mă îngrijorează însă starea sănătății Sheilei. Pare foarte, foarte slăbită”.

Din notele citate se vede cât de agitat am fost. Am reușit să ies la liman, dar au existat momente în care încurcăturile financiare erau atât de copleșitoare, încât mă îndoiam că firma „Camper and Nicholson“ va preda nava și mă va lăsa să plec. La 12 august, având ca echipaj pe Sheila, Giles și pe căpitanul de vas Erroll Bruce, am pornit cu iahtul spre Londra, de unde urma să plec în cursă de la Tower Pier; părintele „Tubby“ Clayton (de la Toc H)²⁵ a oficiat o slujbă la bordul lui „Gipsy Moth IV“. Am călătorit cu bine înapoi la Plymouth, unde nava a ancorat la șantierul naval Mashford’s Yard de la Cremyll, pentru o mie și una de operații de ultim minut. Momentul plecării era iminent. Mă bucuram că mă aflu, în sfârșit, la șantierul Mashford, punctul de plecare al tuturor curselor mele oceanice solitare.

Sheila și Giles m-au ajutat să conduc nava de la Mashford până la linia de start obișnuită a Iaht-clubului „Royal Western“, în largul localității Plymouth. Ca de obicei înaintea unei curse, mă simțeam sfârșit. Sheila și Giles au plecat cu șalupa lui Sid Mashford și am rămas singur la bord. Ar fi trebuit să simt o mulțumire, sau cel puțin o ușurare că, după ani de plănuiți, mă aflu în sfârșit pe mare, pornit în marea aventură; adevărul este însă că am fost atât de preocupat să manevrez iahtul, încât nici nu am avut timp să mă gândesc la altceva. Navigam în voltă dincolo de linia de plecare, de la un cap la altul al acesteia, așteptând semnalul de ora unsprezece. A naviga în voltă repetat, pe o distanță scurtă, cu o navă de 53 picioare dă mult de furcă unui echipaj compus dintr-o singură persoană. Am reușit fără un efort prea mare. Erau ridicate un foc și vela mare; reglând strâns scotele, manevrând scota focului la momentul potrivit, apoi schimbând-o în celălalt bord, în timp ce cârmeam acționând echea cu spatele, am reușit să evit efortul obositor de a lucra cu vinciul.

Am trecut peste linia de plecare chiar în momentul când a bubuit lovitura de tun și am înaintat în larg începând lungă călătorie a celor 14 000 mile. Era o dimineață însorită și în timp ce străbăteam Canalul Plymouth am ridicat velastraiul mare și

²⁵ Asociație religioasă din Marea Britanie. — N. T.

vela artimon. După 88 de minute de la plecare treceam prin fața farului Eddystone²⁶, ceea ce însemna că am realizat 7 noduri și 3/4. Tocmai adormisem, când m-am trezit cu un șuvoi de apă de mare peste umăr, pătruns în cușetă printr-un orificiu de ventilație. Am blestemat cât m-a ținut gura.

Drumul a fost fixat în așa fel încât să mă aflu în afara rutelor marilor vapoare. Seara am coborât pavilionul White Ensign²⁷ de la pupă și flamura dăruită de căpitanul velierului „Cutty Sark“ pe care o ridicasem în greementul tribord. Am aprins luminile *Not under control*: două lumini roșii situate una sub cealaltă la distanță de câteva picioare, montate pe un soclu la provă. Cu ele semnalăm altor vapoare, care așteptau poate să le las cale liberă, că dormeam și că „Gipsy Moth“ nu-și putea schimba ruta sau încetini mersul. Aveam o senzație neplăcută de greață, iar pofta de mâncare îmi pierise complet; nu știu dacă răul de mare sau banchetul dat în seara dinaintea plecării erau de vină. Sau poate că era o urmare a amândorura.

La miezul nopții am aprins reflectorul și am claxonat de patru ori către un mic vapor, care urma un drum ce ar fi provocat o coliziune. Până la sfârșit și-a modificat ruta, ocolindu-mă pe la pupă. La ora 1 și 30' m-am culcat pentru un ceas, dar pe la ora 3 m-am deșteptat cu dureri la piciorul bolnav. Privind în jur am văzut cum din tavan picura apă drept pe cușetă, chiar lângă picior; am pus repede un sac din material plastic, legat cu șireturi de cele patru colțuri deasupra cușetei, formând un fel de cort. La ora cinci m-a deșteptat o rafală de vânt; am strâns vela mare și am coborât velastraiul mare, reducând astfel suprafața velică de la 940 la 440 picioare pătrate. M-am udat zdravăn, cu tot combinezonul impermeabil pe care-l îmbrăcasem, și abia mă țineam pe picioare pe puntea înclinată. La ora șapte marea era furioasă. Vântul sufla cu 24—32 noduri și mai aveam ridicate doar mizena și un foc. Cu toate că nu aveam poftă de mâncare, nu m-am simțit rău decât un singur moment. Până la prânz — în primele 25 de ore de călătorie — am parcurs peste 190 mile. La ora 13 și 30' am determinat poziția cu sextantul, după soare și am terminat ridicarea velei mari și a velastraiului mare. Am constatat că transmisia de partea bordului în vânt, care leagă echea de dispozitivul automat, avea toroane uzate. Era doar începutul unor necazuri aproape fără de sfârșit în legătură cu acest dispozitiv, lucru de care, din fericire, nu mi-am dat scama atunci. Necazurile nu au fost pricinuite de dispozitivul propriu-zis; presiunea pe cârmă era atât de mare, încât transmisiile dintre eche și dispozitiv erau supuse unui enorm efort.

Mă aflu încă sub impresia ultimelor greutăți întâmpinate pe pământ înainte de plecare ca să-mi pot recăpăta liniștea pe care mi-o transmite de obicei marea și încă nu mă simțeam sigur pe picioarele mele, fiind gata în orice moment să-mi pierd echilibrul. În cabină, spre rușinea mea, era o adevărată harababură. Seara, „Gipsy

²⁶ Recif în apropierea coastei engleze, la sud-est de Plymouth, periculos pentru navigație, prevăzut cu un far puternic. — *N.T.*

²⁷ Pavilionul Marinei britanice. — *N.T.*

Moth“ și-a încetinit mersul, înfruntând izbiturile zgomotoase ale valurilor în timp ce puntea de la provă era acoperită de apă. Îmi era foarte rău și mă durea capul îngrozitor. Din cauza unui val puternic „Gipsy Moth“ și-a mascat velele. Am crezut că s-a distrus dispozitivul de cârmă automată, dar acesta era intact. Am coborât focul și am hotărât să aștept să se mai îmbunătățească vremea.

Depart de a considera călătoria mea drept o aventură romantică, dar răul de mare este cu totul antiromantic! În cea de-a doua noapte, tocmai când mă pregăteam să trag un somn zdravăn, m-am trezit rătăcit într-o adevărată flotilă de nave pescărești, de-a lungul platformei continentale. Și într-o clipă s-a dezlănțuit un gren care m-a obligat să stau tot timpul de veghe în răpăiala ploii și sub bătaia puternică a vântului. Mărturisesc că i-am blestemat cât am putut pe pescari. Pe semne că ieșiseră la pescuit de ton, dar prin întuneric nu le vedeam decât luminile. A doua zi am mai zărit doar un singur vas de pescuit ton, ușor de recunoscut după velele sale cafenii și după prăjinile de care atârnav sculele de pescuit.

Încă nu-mi revenise pofta de mâncare, dar în ziua de 29 august, la prânz, mi-am impus să mănânc ceva; era primul dejun, la două zile după ce părăsisem orașul Plymouth. De dimineață am avut ghinion: cârma automată mi-a dat mult de furcă și a trebuit să manevrez în condiții foarte grele. O rafală dinspre nord-vest de 35 noduri m-a obligat să înaintez cu vânt din provă, depășind puterea de a acționa a cârmei automate. Am coborât focul de 300 picioare pătrate și după un timp am ridicat focul de drum, de 200 picioare pătrate. Nu i-am fixat mura de punte și focul a zburat până în vârful catargului. Filând însă scota, a revenit jos. Mărturisesc că l-am lăsat pe punte, deși știam bine că trebuia să ridic focul de drum, velastraiul de furtună și vela de capă. M-am gândit că e mai bine să aștept, timp în care să încerc să îmbuc ceva; mi-era teamă ca nu cumva lipsa de apetit să-mi fi slăbit puterile. Deși nu am reușit să mănânc prea mult, încercarea mi-a făcut totuși bine. Înaintam cu greu, dar în cea de-a treia noapte vremea se schimbă și pe cerul senin se ivi strălucind o lună aproape plină, înconjurată de câțiva nori prevestitori de vreme bună; vântul mai sufla încă cu 30 noduri. La ora 6 dimineața am ieșit dintr-un gren de 40 noduri venit dinspre vest: am coborât vela artimon și pe dată cârma automata a început să acționeze mai bine. Combinezonul meu impermeabil a suportat câteva dușuri strașnice. După amiază am pus ordine în arboradă și am ridicat vela de capă, operație destul de grea pentru că mă stânjenea piciorul bolnav. După aceea m-am simțit fără pic de vlagă. Înfruntam din greu vântul care mai sufla încă cu 30 noduri, iar valurile treceau peste bord. După câțva timp, transmisia echei, pe care o conectasem la dispozitivul de guvernare, s-a rupt din nou. Am înlocuit-o cu o transmisie împletită din nailon, de 1 1/4 inches. Această transmisie era de fapt scota focului de pe „Gipsy Moth III“ și speram să aibă rezistența necesară. Lucrând m-am încălzit atât de tare încât a trebuit să-mi scot cămașa de sub combinezon.

Piciorul continua să mă doară. Am încercat să dorm în cușeta de la pupă, dar n-am izbutit din cauza durerilor. M-am mutat în cușeta din cabină, dar nici acolo

n-am găsit alinare și în cele din urmă am adormit șezând pe banchetă.

A doua zi am făcut puțină gospodărie și am notat în jurnalul de bord:

„12 h 50'. În sfârșit, am spălat vesela, între care și paharele rămase de vineri seara, când am ciocnit cu John și Helen Anderson. Aș vrea să mă bărbieresc, dar nu sunt în stare. Am potrivit toate ceasornicele după GMT“.

În primele patru zile am parcurs 556 mile și mulțumită unei scurte perioade de vreme însoțită, m-am simțit mai bine. Am continuat să deretic prin navă; am întins veșmintele umede la uscat și am mai început și alte operații pe punte îmbrăcat doar în șort, ceea ce a fost foarte plăcut. Am desfăcut ancorotul și l-am dus în cabină eliberând astfel puntea de la provă pentru diverse manevre. Aveam o plasă mare de nailon, special confecționată, fixată la mijlocul punții pentru păstrarea huselor cu vele; pentru siguranță în caz de vreme rea am mai trecut un cablu suplimentar la partea de sus a plasei. Mi-am mai folosit timpul spălând diferitele parâme cu detergent, scota velei mari, scotele focurilor și gaiurile scondrilor, pentru a curăța uleiul și păcura cu care se murdăriseră la Plymouth. Scotele erau noi-nouțe și doream să le păstrez curate. Am băut ceaiul cu multă poftă și am mâncat prăjituri excelente de la Moggie Sinclair.

Navigam destul de greu. Mă gândeam că echipajul de pe „Cutty Sark“ s-ar fi bucurat nespus de o astfel de vreme, care mie îmi dădea atâta bătaie de cap; numai că acea navă avea carena groasă de 5 inches, în timp ce a mea era de numai 7/8 inch. Toate lucrurile din dulapuri zornăiau infernal și am observat cu îngrijorare că perețele etanș din fața toaletei „pentru echipaj“ era crăpat în zig-zag, ceea ce însemna că placajul cedase solicitărilor. Era, pe semne, consecința izbiturilor puternice ale valurilor suferite de iaht. Speram că structura generală a navei nu va slăbi. John Illingworth mi-a atras în mod special atenția asupra importanței acestor pereți etanși pentru rezistența ansamblului.

Curând am mai făcut o descoperire îngrijorătoare: am uitat să iau cu mine tabelele pentru corecția observațiilor la soare între paralelele 40°N și 40°S, cu ajutorul unei metode moderne, rapide. Așadar, voi fi obligat să folosesc vechea metodă cu logaritmi, pe toată întinderea celor 80° de latitudine. Abia acum mi-am dat seama ce mare importanță aveau pentru proiectul meu de călătorie micile amănunte pe care trebuia să le pun la punct înainte de plecare. S-a ivit încă un necaz: deși autor al unor manuale de navigație astronomică nu eram în stare să-mi amintesc câteva formule pentru rezolvarea triunghiurilor sferice folosind vechea metodă logaritmică și nici nu speram să le găsesc în vreun manual de navigație pentru că eram sigur ca nu luasem cu mine nici unul. Mă vedeam imobilizat între latitudinile de 40° N și S, fără posibilitatea de a executa observații la soare pentru a stabili longitudinea. Din fericire am constatat că luasem la bord *Manualul de navigație* al

comandorului E. W. Anderson, fost președinte al Institutului de navigație, în care am găsit metoda necesară, iar *Tabelele de logaritmi trigonometrici ale lui Norie* nu le uit niciodată. Cu toate acestea, prelucrarea observațiilor după vechea metodă cu logaritmi va fi destul de plicticoasă.

În noaptea de 31 august am ieșit din principalele căi de navigație ale oceanului, fapt care mă liniștea, dar mă aflu încă în apropierea rutei dintre Canalul Mânecii și Recife, port pe coasta atlantică a Braziliei. Am constatat însă ca această rută nu era prea frecventată. Trecusem de latitudinea Capului Finisterre din nord-vestul Spaniei și speram să întâlnesc curenții de aer nordici.

La 1 septembrie, ora 11 și 30', notam în jurnalul de bord : „Am luat toate mesele în cocpit, fapt care nu s-a întâmplat niciodată în cursele solitare transatlantice! Am fost bucuros că după cinci zile m-am bărbierit pentru prima dată și am făcut o «baie» generală”. Dar bucuria nu avea să mă țină mult, ba chiar clipele care au urmat au devenit de-a dreptul dramatice când, însetat, nu am putut scoate nici un pic de bere din butoiuș! Nu știu cum de am uitat presiunea deschisă și berea s-a golit în timpul mării agitate. Sheila Scott, care tocmai primise primul brevet de femeie-pilot engleză pentru zbor solitar în jurul lumii, mi-a dăruit un ursuleț koala, de jucărie, pe care îl aveam la bord; ursulețul a părut foarte dezamăgit când am descoperit drama berii. De fapt, nu se întâmplase nimic prea grav, pentru că butoiușul nu avusese de suferit. Cred mai curând că din greșeală am dat drumul robinetului de gaz pentru că mai târziu, când l-am umplut din nou, berea nu s-a mai scurs.

La 3 septembrie am trecut pentru prima dată în cursul călătoriei peste paralela de 40' N folosind lungă formulă Haversine pentru corecția observațiilor la soare. Rezultatul, evident, a fost greșit. Am verificat de două ori tot calculul, pe baza formulei, dar n-am găsit greșeala. Până la urmă am mai executat o observație și am prelucrat datele din nou. Când am început să calculez pornind de la altă bază, am constatat că folosisem unghiul orar și declinația soarelui pentru ziua de 4 septembrie, în locul celor pentru 3 septembrie. Ce zăpăcit am fost! O astfel de greșeală justifică faptul că după o navigație astronomică de două sau trei luni, fără nici un reper terestru, devii extrem de prudent în verificarea poziției.

A doua zi, duminică 4 septembrie, am dormit cel mai bine de la începutul călătoriei; era primul somn bun, cu care crezusem că nu mă mai voi întâlni timp de multe luni. Am dormit bine patru ore, fără să mă mai trezească durerile de la piciorul bolnav. De fapt nu a fost unicul prilej fericit pentru că din când în când am mai furat câteva minute de somn, ba uneori chiar și câte o oră, de obicei în zori. După patru ore de somn continuu am simțit o minunată reconfortare. Pe la amiază am constatat că mă aflu la 210 mile distanță de Madeira. Eram pe puntea de la pupă, unde, folosindu-mă de o găleată, am făcut un duș strașnic cu apă de mare care, în acest arhipelag, are o încântătoare nuanță pală de indigo. La prânz am mâncat salată, pâine cu brânză și berc. A fost o zi calmă. După amiază am citit cu multă plăcere

câteva pasagii din povestirile lui Conor O'Brien și ale lui Ann Davison cuprinse în antologia publicată de mine sub titlul: *Along the Clipper Way*.

Examinând harta am constatat că după 90 mile de la poziția în care mă afluam la amiază va trebui să pun nava în pană. Punerea la punct a cârmei automate a continuat să-mi pricinuiască necazuri.

Am încercat să atârni două piese articulate formate din lanțuri de ancoră la transmisia echei, la bordul în vânt. Acestea cântăreau 1 ¾ livre; am observat totodată că aplicau pe transmisia echei o forță de tracțiune de aceeași mărime. Singurul neajuns era că atunci când cârma automată aducea echea în vânt, se lăsau în jos și începeau să lovească cu zgomot în scaunul din cocpit. Mă întrebam dacă voi reuși vreodată să fac să funcționeze fără neajunsuri cârma. Condițiile de navigație erau minunate, iar vremea admirabilă. Stam gol în bătaia unei brize călduțe trăind o adevărată desfătare.

Am recepționat radiofarul de la Funchal²⁸ de unde am primit un relevment care verifica poziția stabilită de mine. La 5 septembrie, la ora 1 și 40' mă afluam la 77 mile de insula Porto Santo²⁹. Era o noapte superbă, scăldată de lumina lunii. Hula se potolise și pe suprafața întunecată a mării spuma valurilor sălta dând impresia unor cai albi alergând în galop. Dimineața, în timp ce luam micul dejun, am văzut primul pește zburător.

În aceeași dimineață, la ora 11, am zărit insula Porto Santo, abia conturându-se în zare. Eram sigur că nu greșisem. Am pregătit o serie de pavilioane purtând însemnele GAKK, care mi-au fost repartizate ca fiind cele mai apropiate de literele de cod sub care fusese înregistrat în 1929 avionul meu „Gipsy Moth“ — GAAKK. La amiază treceam prin fața insulei Porto Santo. „Gipsy Moth" galopa parcă cu vânt din pupă în lumina strălucitoare a soarelui, sub un vânt iute de 7.8 noduri. Înainta însă doar cu 6,7 noduri din cauză că mergeam probabil contra mareei. Mă temeam să nu fi făcut cumva o greșală navigând printre aceste insule la al căror adăpost să fi pierdut avantajul alizeului. Pe bună dreptate, clipele urmau drumul pe la vest, cu vânt dinspre Madeira. Sperasem să mă îndrept spre capul Barlavento, la extremitatea cea mai estică a insulei Madeira, dar vântul s-a schimbat și n-am izbutit să pun nava în pană, astfel că am pus capul spre mica insulă, aproape pustie, Deserta Grande, mai mult lungă decât lată (sub o milă) și cu înălțimi atingând 1 446 picioare. Am socotit că e mai bine să pun în pană când voi ajunge mai aproape. Două sau trei pârâituri sinistre m-au făcut să mă întreb dacă nu cumva scondrul velastraiului mare era prea solicitat. Am slăbit scota pentru a reduce presiunea pe vela. De fapt, ridicasem prea multe vele pentru tăria de vânt.

Am văzut două nave cu prove enorme, înalte, ascuțite. Una a apărut ocolind capătul sudic al insulei Porto Santo. Catargul era abătut pe punte în sens longitudinal

²⁸ Port la Oceanul Atlantic, pe insula Madeira; 37 200 locuitori. — *N.T.*

²⁹ Insulă din Arhipelagul Madeira. — *N.T.*

și înfrunta cu greu vântul folosind motorul. Avea un echipaj numeros și am dedus că era o balenieră. Apoi am mai întâlnit la jumătatea drumului dintre Porto Santo și Madeira o navă de pescuit languste. Avea un singur om la bord și de asemenea înainta împotriva vântului. Nu m-a observat nici una, dar prezența lor mi-a dat senzație de aglomerație în spațiul limitat dintre cele trei insule. De fapt, peste 15 mile separau Porto Santo de Madeira.

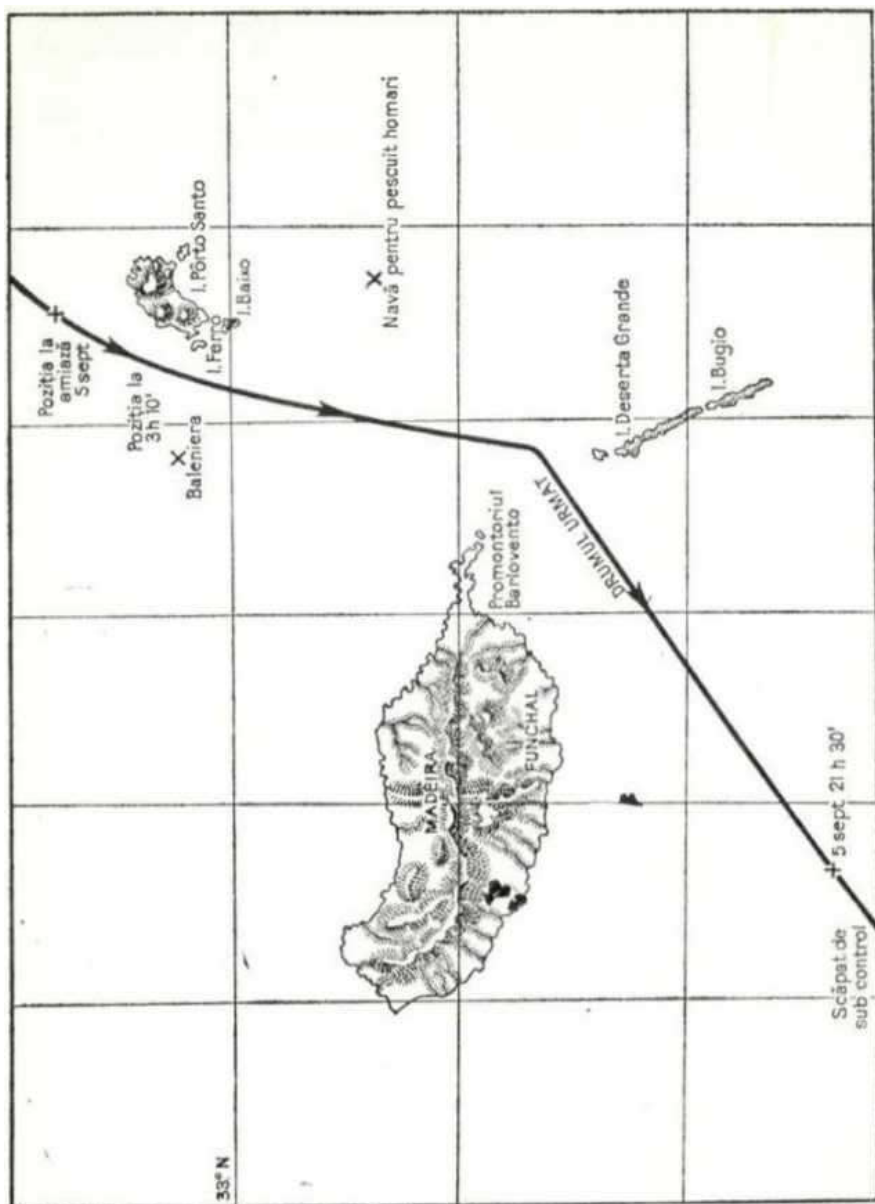
În timp ce mă afluam jos în cabină am auzit o pocnitură puternică, pe care nu știam încotro să o caut; ieșind pe punte am constatat că scondrul spinaker-ului se îndoise de la mijloc. Era o defecțiune destul de gravă, pentru că era suficient ca scondrul să se fi îndoit puțin mai mult ca să se rețeze de la jumătate și să nu mai poată fi folosit din tribord, la babord. Am coborât vela și cu mare greutate am orientat scondrul spre interior, deoarece era înțepenit în locașul lui de susținere. Am renunțat deocamdată să-l îndrept, încercând să-mi imaginez un mijloc pentru a ieși din impas, dar nu am am găsit nici unul.

Spre seară trecusem de capătul estic al Madeirei și navigam la câteva mile sud de Funchal. Noaptea, la ora 21, au început necazurile. Mă afluam în zona de influență a insulei; deși la 8 mile distanță, am fost prins în bătaia rafalelor nu prea puternice ale curenților de aer turbionari coborâți de pe vârfurile munților înalți de 6 000 picioare. Era pentru prima oară când „Gipsy Moth” scăpa de sub control, ceea ce m-a cam indispus. Mă cuprindea un fel de desperare când nu puteam manevra echea; atunci velele se plecau sub vânt și nava înainta precipitat prin valuri, fără control. Treptat, am coborât vela mare, apoi vela artimon. Am izbutit să restabilesc controlul, dar aproape imediat vântul s-a potolit până la calm complet. Din când în când rafalele se repetau. Dorința mea fierbinte era să scap din zona de influență a curenților de aer din apropierea insulei. „Nu-i de mirare”, am scris în jurnalul de bord, „că navigatorii de pe clipere ocoleau Madeira. Ce mare prostie am făcut abătându-mă din drumul lor ! Acum sunt sleit de puteri” în intervalele de calm paleta dispozitivului de guvernare automată se deconecta și se rotea cu 360°. În aceste împrejurări un cliper ar fi avut serioase dificultăți. Cu fiecare rafală de vânt am câștigat câteva mile spre sud-vest și până la sfârșit am scăpat de zona de influență a insulei, hotărât fiind, dacă va fi posibil, să mă feresc pe viitor de a mai intra în astfel de zone.

După patru ore pierdute în condiții de calm am ajuns din nou în bătaia unui vânt moderat și în primele două ore și jumătate după miezul nopții am realizat o medie de 7 noduri. În prima parte a nopții n-am putut dormi din cauza durerilor de picior; cred că munca grea de pe punte l-a suprasolicitat.

Dimineța vântul s-a schimbat suflând slab din nord-est. Am instalat un scondru de spinaker la babord fixând de el, cu scota, velastraiul mare. De cealaltă parte aveau un foc și un velastrai.

Înainte de a părăsi portul Plymouth o persoană necunoscută mi-a trimis câteva orhidee cu speranța că vor rezista până ce voi ajunge în Australia. Notasem atunci



Insula Madeira.

în jurnalul de bord că nu credeam să dureze până mai departe de Madeira și chiar așa s-a și întâmplat, căci s-au ofilit când am trecut pe lângă insulă. Deși știam asta, m-am întristat. Pâinile luate din Anglia au mucegăit toate. Am îndepărtat mucegaiul și părțile umezite încercând apoi să usuc restul în cuptor. Dar din păcate le-am uitat acolo timp de 54 de minute, cât am montat vela mare și s-au făcut scrum. Nu era prea mare paguba căci puteam să-mi prepar altele, dar m-am necăjit nespun când am constatat că usturoiul era și el complet umed. Am salvat câteva căpățâni expunându-le în cocpit la aer și lumină; îmi place mult usturoiul și m-am obișnuit să mănânc în fiecare zi câte un cățel. Mi s-a recomandat ca fiind foarte bun pentru plămânul meu bolnav. Când îl mănânci însă după poftă, întotdeauna ai norocul să-ți vină cineva în apropiere și să-i duhnești în față !

Gonită de vânt nava înainta nebunește. Scripștii se izbeau între ei, sticlele, cratițele și vesela din dulapuri alunecau cu zgomot dintr-o parte într-alta, într-un vacarm îngrozitor. Mă aștepta o seamă de treburi gospodărești, dar aveam și eu nevoie de odihnă. Cred că tabletele de glucoza pe care le luam pentru a-mi spori energia erau cauza lipsei mele de poftă de mâncare; rareori doream să îmbuc ceva, în afară doar de micul dejun și de cele mai multe ori trebuia să mă forțez ca să mănânc. De fapt voi mai reveni asupra acestor tablete.

Cu toată căldura de pe punte nu am rezistat plăcerii de a face băi de soare. M-am uns cu un strat gros de cremă Nivea pe umeri și pe genunchi, dar curând am fost obligat să îmbrac un tricou de bumbac din cauza arșiței soarelui; poate că ar fi trebuit să pun un strat mai gros de cremă. Cu o oră înainte de miezul nopții am început să pun nava în pană și am terminat operația abia la o oră și jumătate după miezul nopții. A trebuit să rabat scondrul de la tribord și velastraiul mare fixat la el, precum și scondrul de la babord, apoi să ridic din nou velele pentru vântul care bătea acum travers din tribord. Când am terminat, mă clătinam de oboseală, dar la ora 4 și 35' m-am sculat din nou pentru a modifica velatura. M-am culcat și la ora 7 când m-am trezit am constatat cu surprindere că nava avea prova înapoi, spre nord, în direcția Angliei, cu toate velele mascate presând asupra catargului sau parâmelor.

În ziua de 7 septembrie, la amiază, în cabină temperatura era de 81° F (aproximativ 27°C) și aceasta însemna răcoare, căci pe punte era o căldură de cuptor. O schimbare bruscă de vânt a orientat nava spre Newfoundland. Iahtul avea patru straiuri între provă și mărlul trinchet. Susținusem ca în această parte să fie numai două straiuri, dar constructorul m-a convins să fie patru. Când, după probe, am cerut ca două din ele să fie îndepărtate, el n-a fost de acord. Mai târziu am înțeles de ce. Deocamdată înjuram cele patru straiuri pentru că trebuia să cobor velastraiul mare care era montat pe cel mai din provă dintre aceste straiuri și să-l ridic din nou pe altul. Am pierdut aproape două ore reparând dispozitivul de cârmă automată; era atât de cald încât cu greu lucram în bătaia soarelui.

Cu fiecare zi căldura devenea tot mai mare. La 8 septembrie am notat în jurnalul de bord: „Trebuie să fiu atent și să mă acopăr înainte de a ieși în bătaia soarelui, iar

imediat ce cobor în cabină să mă dezbrac". Drumul parcurs zilnic a fost doar de 96 mile, din tre care 17,5 datorate Curentului Canarelor, o ramură a Gulf Stream-ului pornind din regiunea insulelor Azore și îndreptându-se apoi spre sud—sud-vest, dincolo de insulele Canare.

Tot în ziua aceea am descoperit de ce scondrul din babord se înțepenise în șina arborelui. Anume, șina se îndoise și se depărtase de arbore cu aproximativ 1 picior. Pârâiturile auzite au fost produse de desfacerea niturilor și nu de frângerea scondrului, cum crezusem la început. Foloseam în continuare acel scondru, cu grijă să nu-l încarc prea mult și uitându-mă la el ca pisica la șoarece de teamă să nu se deplaseze mai tare să se îndoia complet. Am notat în jurnal: „Dacă șina se strică, voi fi într-o situație grea pentru că nu am la bord nici un fel de scule pentru a repara piese de metal. Pe semne ca șina ar fi trebuit să fie fixată mai în spate, pe laturile arborelui, pentru ca efortul, în loc de a se executa tangențial, să cadă perpendicular pe arbore”.

După amiază am adus diverse ameliorări dispozitivelor de navigație. Succesul unei navigații solitare depinde în mare măsură de manevrarea ușoară a dispozitivelor și de posibilitatea de a menține tot timpul nava sub control. În ce au constat ele? În montarea unor scripeți, astfel ca scota velei artimon să poată fi manevrată din cocpit, și a altor scripeți, la mijlocul navei, pentru a purta gaiurile scondrilor ca să ajungă pe doi tacheți fixați pe punte, de fiecare parte a arborelui. În acest fel puteam să ridic un scondru și în același timp să-l țin sub control stând lângă arbore. Era un fel de jonglerie, căci simultan trebuia să controlez manevrele și balansina scondrului, variația înclinării scondrului, deplasarea colțului de scotă al velei la capătul scondrului și scota, de la cocpit până la colțul velei. (Când, de exemplu, o manevră era filată, cealaltă trebuia înfășurată în aceeași măsură). Doar mie trebuie să-mi reproșez îngrozitor de marele număr de operații necesare la fiecare schimbare de velă de la un bord la altul, căci grementul și amplasarea scondrilor s-au făcut după proiectul meu. Când lucrez în condiții normale, sistemul trebuie să-mi dea posibilitatea de a ridica și menține sub control velastraiul mare și vela mare. De asemenea, în cazul unui gren, să pot cobori velele fără multă greutate, în timp ce, dacă montez un spinaker de aceeași dimensiune cu cele două vele acționante (1 200 picioare pătrate) — așa cum se obișnuiește la un iaht pentru curse — curând aş avea de înfruntat mari dificultăți. Chiar în cazul iahturilor cu echipaj numeros se ivesc dificultăți din cauza spinakerilor.

Cu toate ameliorările aduse, în noaptea aceea am avut mult de furcă într-un enorm tărboli. Terminasem de pus nava în pană și tocmai savuram în liniște în cabină un păhărel de rachiu, când se porni un gren. Nu era prea puternic, dar cu cele peste 1 600 picioare pătrate de velatură ridicată „Gipsy Moth“ a început să nu mai asculte de comenzi. Cârma automată nu o mai putea menține pe direcție iar cu nu eram în stare să manevrez echea și în același timp să cobor și velele. Nava alerga cu 9 noduri, dar din păcate nu în direcția cea bună! Am hotărât să cobor marele

velastrai învergat pe scondrul din tribord. Lucrând sub vânt de furtună, din neatenție am omis în mod stupid una dintre fazele obișnuite ale manevrei. Am eliberat funga, am tras marginea de învergere a velei în jos, pe straiul arborelui trinchet și m-am pomenit cu trupul și brațele înfășurate în marginea de jos a velei, tocmai la prova navei, în postul provă. Greșeala mea a fost că am lăsat scota atașată de arbore, în loc de a o lua cu mine în postul provă. A trebuit să ies din post și să las liberă baza velei pentru a putea da drumul scotei. Colțul și partea de jos a velei au fluturat cu 20 picioare dincolo de bord, atârinate de capătul scondrului. Partea fluturată a velei umflată de vânt a luat forma unei banane și a început să fâlăie nebunește în sus și în jos, din cauza grenului. Atunci am comis a doua prostie. Ar fi trebuit să apuc sachelul unui foc și să-l folosesc pentru a reține și amara în postul de la provă o parte cât mai mare din velastraiul mare. Dar vântul se întetea și situația în care mă aflam devenea serioasă. Am gândit că cel mai bun lucru era să mă reped și să filez o parte din scotă. Până să mă întorc la postul provă vela prinsă de vânt a fost umflată și a trecut sub vântul etravei. Vela era făcută dintr-o bucată de terilenă cât suprafața unei camere de 20 pe 30 picioare, care dacă scăpa de sub control, recuperarea ei devenea o adevărată problemă pentru un navigator solitar. Și n-a trecut mult până ce, suflată de vânt, vela a dispărut în apă. Mi-a sărit inima când am văzut-o pierzându-se sub provă, iar nava trecând peste ea. Era o velă la care țineam foarte mult și o socoteam esențială pentru reușita proiectului meu. Am încetinit cât am putut de repede mersul navei, dar mai întâi a fost necesar să îndepărtez navele care mențineau vela. Presiunea enormului sac de terilenă aflat sub apă la viteza de 8—9 noduri era pesemne îngrozitor de mare. Am lăsat scota velei libera în vânt iar cablul a dispărut în apa mării ca un șarpe. Apoi am eliberat gaiul scondrului; în acest fel funga, de la cocpit până la colțul de jos al velei, a putut să treacă pe sub chilă. Vela scufundată în apă era susținută acum numai de canistrele ce o fixau de straiul de provă; înainta liber în apă și nu mai putea fi deteriorată.

Am coborât marele velastrai din bordul de sub vânt, apoi vela mare, iar la sfârșit vela artimon și, nava fiind aproape oprită, mai întâi am fixat scondrul de punte, după care am început să trag vela la bord, încet, treptat, câte o bucată mică, până n-a mai mers. Nu m-am lăsat până ce nu m-am convins că manevra era încă bine fixată de vinciul din cocpit de partea tribordului și că menținea colțul scotei sub chilă, de partea bordului în vânt al carenei. Am lăsat liberă funga și am tras restul velei la bord. Povestită, operația pare simplă, dar n-a fost de loc o joacă. Era întuneric, vântul sufla tare și munca era grea. Am fost extrem de bucuros constatând mai târziu că deși atât vela, cât și funga erau pătate cu pitură roșie anticorosivă de pe chilă, vela era intactă. Dar regretam că am pierdut o noapte de navigație. Fără îndoială, nava era prea mare. A fost nevoie să fac un efort fizic mai mare decât mă crezusem în stare. Am coborât în cabină ca, în sfârșit, să-mi iau porția de rachiu, dar nu-mi era foame de loc, deși nu mâncasem decât un sandwich la prânz. Dar nu puteam să nu profit de vântul favorabil, așa că mi-am pus iarăși centura de siguranță și am ridicat din nou velastraiul din tribord. Iahtul a pornit iar eu am coborât în cabină încercând

să dorm.

Durerile de la picior nu m-au lăsat. Fără vela mare ruliul era foarte accentuat, așa că am decis să mă apuc din nou de treabă. Am ieșit pe punte și am ridicat iarăși vela mare. Am terminat întreaga operație cu 14 minute înainte de miezul nopții. Alerta durase trei ore și jumătate și când mă gândesc că a fost o vreme când consideram navigația cu vele un exercițiu care nu necesită suficient efort fizic și mișcare! Atunci credeam că navigația cu vele este o simplă distracție.

La 8 septembrie, la amiază, mă aflu în dreptul celor mai vestice insule din arhipelagul Canarelor, dar după experiența avută în dreptul Madeirei, am păstrat o distanță de siguranță de 30 mile. La 9 septembrie am trecut de ele și m-am îndreptat spre insulele Capului Verde, hotărât ca și aici să păstrez distanța necesară pentru a fi ferit de influența lor asupra direcției vântului. Aici oceanul dădea o impresie ciudată de deșert — de Sahară lichidă — fără viață și pusti. Nici urmă de pești și de păsări, pe care mă așteptam să le găsesc aici. Apa era de un albastru-negru stins, ca cerneala amestecată cu apă. La ora 19 și 30' era întuneric. Mă aflu în preajma tropicelor. La ora 2 după miezul nopții notam în jurnalul de bord că, deși se zăreau câteva stele, întunericul era adânc: „Navigație destul de plăcută, dar pentru a atinge viteza necesară a trebuit să ridic velastraiul artimon. Abia îmi târâi picioarele de oboseală, dar voi căuta să mă țin treaz încă un timp“. În noaptea aceea am dormit de două ori mai mult decât în cele precedente și am sperat că după încă o noapte asemănătoare, o să mă pot ține din nou bine pe picioare. Durerile din picior aproape dispăruseră. La amiază am împlinit două săptămâni de când mă aflu pe ocean. Mă decepționa însă distanța realizată pe săptămână de numai 886 mile, adică o medie, până atunci, de 128,9 mile pe zi.

După amiază, am ridicat pentru prima dată vela de 300 picioare pătrate. Au fost necesare multe ajustări de straiuri, balansine, fungi etc. pentru a putea prinde cât mai mult vânt cu marele velastrai. Cu această ocazie am experimentat pentru prima oară felul cum „Gipsy Moth“ se situa travers. Naviga cu vânt mare, larg, când deodată două valuri au întors pupa împrejur aducând nava cu prova în vânt. După care, focul ridicat s-a mascat și cârma automată nu mai putea ține nava sub control; nu era de mirare, căci suporta un puternic efort din partea mea, care țineam un picior pe eche și cu spatele mă sprijineam de peretele cocpitului pentru a readuce nava la direcția inițială. Am văzut însă pentru prima dată acul lochului ajungând la limita cadranului, adică la 10 noduri. După trei ore și jumătate, notam în jurnalul de bord: „Navigație excelentă, pe soare și sunt bucuros că indicatorul lochului atinge limita de 10 noduri“.

La 10 septembrie am preparat pentru cină biscuiți cu nuci, dar rezultatul n-a fost grozav; cred că nucile erau vechi și cam rancede. Am simțit o mare plăcere stând în cocpit; pentru prima oară atingeam 10 noduri cu o navă mică. Înaintam cu vânt direct din pupă. Timp de opt ore „Gipsy Moth“ a realizat o medie de 7 3/8 noduri.

La aceeași dată, la miezul nopții, notam în jurnalul de bord:

„Navigație dificilă”, iar peste o oră și jumătate scriam : „Sunt foarte nedumerit: am fost trezit de o puternică zguduitură și am crezut că din această cauză lucrurile din cabină se mișcau înapoi și încolo. Nu-mi dau seama ce se întâmplase; poate se rupsese un arbore, poate că ghiul, bălăbănindu-se la voia întâmplării, izbea în peretele cabinei, sau poate că un scondru se desprinsese de sus. M-am echipat ca pentru bătălie — șort, șapcă, centură de siguranță și câteva scule — și am ieșit pe punte, așteptându-mă la un accident grav. Toate erau însă la locul lor. Am inspectat totul până la provă. Cred că «Gipsy Moth» s-a ciocnit în plină viteză de o balenă, după care a trecut mai departe. Din fericire, apa n-a pătruns în santină peste nivelul pe care-l știam. Poate că a fost doar un vis sau un coșmar”.

Peste o oră și jumătate notam: „Vântul a slăbit, dar mi se pare că nava înaintează foarte repede; dacă privesc într-o parte, nu pot să-mi concentrez privirea pe crestele albe ale valurilor care aleargă, la fel cum se întâmplă când privind pe geamul unui vagon de tren ai impresia că la o distanță de câteva picioare totul fuge prea repede prin fața ta”.

La 11 septembrie navigam în zona tropicelor și am realizat o bună performanță zilnică, de 194 mile, cea mai bună de la începutul călătoriei. Era foarte cald, 82°F (28°C) la umbră. Mai târziu, noaptea, pe punte, la viteza de 10 noduri, respirația era greoaie; aveam impresia că sunt un cal în galop. Crestele albe ale valurilor tăiate de navă erau presărate cu puncte strălucitoare, fosforescente. Nu izbuteam să adorm în această cursă îndrăcită. La ora două după miezul nopții (12 septembrie), eram din nou îngrijorat de tendința navei de a-și schimba direcția. Am notat în jurnalul de bord:

„M-am necăjit din cauză că «Gipsy Moth» a venit în vânt, după ce un val i-a întors pupa spre bordul sub vânt. Când focul este mascat, asupra scondrilor are loc o presiune, deci o presiune mare și pe dispozitivul de cârmă automată care luptă să readucă nava la direcția justă; apoi mai există riscul ca vela mare să execute o voltă chinezească (atunci când se readuce capul pe vechea orientare, partea de deasupra a velei este răsucită spre tribord, în timp ce jumătatea de jos a velei este încă de partea babordului”.

Am coborât vela artimon, pe care o bănuiam a fi o cauză importantă a acestei tendințe a navei. La ora 3 și 15', în aceeași dimineață, scriam în jurnal: „Alură obositoare. Aș fi dorit să dorm la începutul nopții. Altminteri, este o pierdere de timp util, fiind obligat să compensez ziua deficitul de somn. Slavă Domnului, vântul este din pupă, nu din provă”.

Mai târziu, în aceeași dimineață, am schimbat regimul de hrană: am mâncat pește proaspăt. Am găsit un pește zburător în cocpit, altul în plasa de vele de la mijlocul navei și încă doi pe puntea de la provă. Prăjiți în unt au fost delicioși, semănând la gust cu heringul și cu scrumbia.

La 12 septembrie, la amiază, performanța zilnică era tot atât de bună și anume,

174 mile. Am notat în jurnal:

„Ce să fac mai întâi ? Să mă spăl doar, să mă bărbieresc și să mă spăl, să ridic vela artimon, să fac observația la soare, sau să pregătesc mesajul-radio pentru noaptea următoare? Cred că ați ghicit, răspunsul a fost un pui de somn, mai ales că tocmai mă delectasem cu cei patru pești zburători și cu patru cartofi; sunt 82°F (28°C) la umbră !“

Pentru a da un exemplu de cât era de dificilă navigația, voi arăta ca în aceeași zi mi-au trebuit 28 de minute pentru a face cu sextantul șase observații la soare. Am constatat că trecusem din Curentul Canarelor orientat sud-vest, în Curentul ecuatorial de nord și că mă aflam chiar în mijlocul zonei Alizeului de nord-est. În noaptea aceea n-am reușit să obțin legătura radio cu Londra, dar în noaptea următoare i-am transmis lui John Fairhall de la „*The Guardian*” o relatare despre desfășurarea călătoriei.

La 14 septembrie, după miezul nopții, în timp ce mă aflam pe punte, un pește zburător „a aterizat” pe bord, lângă husele cu vele, sub plasa de la mijlocul navei, fără ca eu să-l observ „aterizând”. L-am aruncat, încă viu și zbătându-se, înapoi în apă, ceea ce poate că l-a surprins. Dimineața, la ora 8 și 42' am notat în jurnal:

„Abia acum mi-am dat seama că toată noaptea trecută nu am avut nici un fel de durere la picior. Ce minune, și cât de ingrat sunt trecând neobservat acest fapt, care îmi schimbă imens modul de viața pe navă”. De dimineață am cules de pe punte zece pești zburători. Mi-a părut rău că nu i-am putut arunca, încă vii, înapoi în apă, ca pe cel din noaptea trecută și pentru că nu i-am salvat de data asta m-am ospătat cu ei la micul dejun. (Prăjit, peștele zburător nu rămâne prea mare, așa că nu trebuie să surprindă că am mâncat zece.

4

La șaizeci și cinci de ani

La 17 septembrie am împlinit 65 de ani. Am făcut risipă de timp „îmbăindu-mă“ cu apă dulce, după care am desfăcut pachetul cu darul Sheilei pentru ziua mea, o splendidă și practică pijama de mătase. Am lăcrimat gândindu-mă la delicatețea ei sufletească, la dragostea ce-mi poartă și la toată fericirea noastră, din 1937 încoace. Am început sărbătorirea bând la prânz o sticlă de vin primită în dar pentru această zi de la Monica Cooper și de la alți colaboratori ai întreprinderii noastre de imprimat hărți. Seara, notam în jurnalul de bord :

„Stau confortabil în cocpit, degust un cocktail cu șampanie și închin în sănătatea Sheilei și a lui Giles, cu toată dragostea ce le-o port. Sunt la mare ținută, în smoching, cu pantaloni noi, eleganți, pantofi negri etc. Singurul lucru care mi-a lipsit a fost papionul, pe care am uitat să-l iau cu mine și de aceea am fost obligat să

folosesc o cravată neagră obișnuită. De șase ori am luat cu mine acest «smoching» (din stofă mătăsoasă, încă nouă, confecționat de Scholte înainte de-a o cunoaște pe Sheila, în 1937), în călătoriile peste Atlantic cu «Gipsy Moth III» cu intenția de a cina seara, la ocazii, în ținută de rigoare, dar abia acum îl îmbrăcam pentru prima dată. De fapt, nici de dau asta nu-l foloseam la un dineu ceremonial. La miezul nopții, sau chiar dimineața, devreme, termometrul arăta 85°F (29°C), căldură care îmi tăia orice poftă de mâncare. N-am motive să fiu prost dispus. Am în față o sticlă plină cu neprețuitul rachiu Coz, din care voi pregăti un cocktail; este un dar primit de la clubul din care fac parte, «Royal Western Yacht», înmânat prin Terence, cu figura lui de satir bătrân (când îl întâlnesc întotdeauna mă aștept să scoată un flaut

dintr-un buzunar ascuns și sa înceapă o serenadă cupidonică). Seara este calmă, admirabilă; înainte cu 7 noduri, pe o mare ca oglinda, aproape nemișcată; este o adevărată plăcere. Am să pun și muzica înregistrată de Giles pentru mine pe bandă de magnetofon. Intenționasem să-i cer să înregistreze și o conversație a lui cu Sheila, dar am uitat; nu este de mirare, căci am avut necrezut de multe de gândit și de plănuit pentru călătorie, mii de lucruri de ținut minte și de urmărit.

Este una dintre cele mai importante nopți din viața mea — chiar în viitoarea acestei minunate aventuri pe care o trăiesc — căci după câte știu, am depășit cu 100 mile cel mai lung parcurs realizat până în prezent, în șase zile, de vreun navigator solitar; și apoi mă simt cuprins de o mare dragoste și multe gânduri bune le îndrept către familia și prietenii mei de departe. Ce contează că nu sunt aici cu mine? Poate că tocmai, fiind atât de departe, îmi dau seama cât îmi sunt de dragi, și numai acest lucru are importanță.

Mulți se mira că am pornit într-o asemenea călătorie la vârsta mea. Poate ei cred că am reușit să înving bătrânețea. Nu-mi fac asemenea închipuiri. Sunt foarte conștient că timpul îmi este limitat. Nu îmi fac iluzii că pot scăpa de îmbătrânire, dar, în fond, de ce să-mi fie teama de ea? Singurul meu scop în viață este de a realiza cea mai bună performanță, dacă mă pot exprima așa, și numai în acest caz viața îmi va da satisfacție.

Este oare o greșeală să te atașezi prea mult de oameni? Mă distruge gândul că Sheila și Giles ar putea muri. Pe de altă parte, mă gândesc continuu la fericirea și bucuria simțită de multe ori când sunt împreună cu ei, de obicei atunci când întreprindem ceva împreună. De exemplu, prima călătorie de întoarcere acasă din America, după o cursă făcută împreună cu Sheila, numai noi doi, îmi este și acum întipărită în minte, cu cele mai mici episoade, cu toate bucuriile și camaraderia simțite. La fel, la a treia întoarcere acasă, după altă cursă, însoțit de Giles. Nu cred că voi mai fi cândva tot atât de fericit. Am constatat că un sentiment adânc are nevoie neapărat să se îndeplinească cu un fapt trăit aievea. Ceea ce întreprind în prezent este pentru mine o condiție de existență. Fără aventură, mă simt un nimic, am senzația de neîndeplinire.

S-a întunecat. Aproape că nu mai pot vedea. Îmi depăn amintirile și în timp ce se înserează, ascult muzica; condițiile de navigație sunt ideale și mai am încă de terminat jumătate din sticla, dăruita de satirul Terence.

Îmi pare că noaptea coboară prea repede; căderea ei bruscă este unul dintre fenomenele neplăcute ale tropicelor. Mă gândesc cu plăcere la lungile amurguri nordice.“

Cu toate că întunericul a venit prea repede, a fost o seară extrem de plăcută. Pe lângă ziua mea de naștere, mai aveam de sărbătorit recordul de distanță din săptămâna trecută. De câte ori are prilejul un navigator solitar să savureze o cupă

cu șampanie, în timp ce iahtul său alunecă cu 7 noduri ? Orizontul era ca o linie de cer senin, iar în apus, soarele poleia norii în portocaliu. Deasupra soarelui în asfințit, strălucea secera lunii. Era pentru prima oară în timpul călătoriei când deveneam sentimental. Până atunci mă preocupaseră doar problemele tehnice și tot felul de alte necazuri. Pare ciudat că abia după trei săptămâni de călătorie am început să mă bucur de ea, dar acesta era adevărul, sau mi se părea a fi.

Totul s-ar fi terminat cu bine la ora două noaptea, fără mahmureala inerentă unei sărbătoriri, dacă o puternică rafală de vânt nu ar fi lovit nava dintr-un bord. M-am ridicat cu greu de pe cușeta pe care mă aflam, situată în bordul de sub vânt, în care mai dăinuiau buchetul rachiului și buna dispoziție. Am început să-mi caut veșmintele, ținându-mă cât puteam mai bine pe picioare sprijinit de peretele navei și de cușetă. Dar, cuprins de panică, mi-am dat seama că era un motiv serios de alarmă; nu mai aveam vreme să mă îmbrac. Am apucat la repezeală o centură de siguranță și mi-am potrivit-o în timp ce urcam spre cocpit. „Gipsy Moth“ era aplecată într-un bord, cu velele în parte scufundate în apă, iar dispozitivul de cârmă automată nu o mai putea ține sub control. Nu era de mirare, pentru că după ce am deconectat dispozitivul, nu am putut să manevrez cârma cu echea, nici după ce am mărit brațul de pârghie cu o prelungire a cehei. Situația era foarte serioasă, căci dacă nava se mai înclina încă și velele intrau complet în apă, cum tambuchiul era larg deschis apa mării ar fi năvălit în interior și ne-am fi scufundat. „Gipsy Moth“ era cu toate velele ridicate, până la ultimul picior pătrat de suprafață velică. Am coborât velastraiul artimon (350 picioare pătrate) dintr-o singură mișcare și l-am tras în cocpit, unde vela a ocupat jumătate din el, apoi am ajuns la scota velei mari și am filat ghiul. Încet, nava s-a redresat și am reușit s-o readuc în vânt și să o pun din nou sub controlul dispozitivului automat. Aceasta mi-a permis să mă deplasez la provă pentru a coborî marele velastrai de 600 picioare pătrate. După manevră au mai rămas ridicate velastraiul trinchet și vela mare. Când grenul trecut, am așteptat câteva minute, căci ploua îngrozitor, și la ora 3 și 17' am mai ridicat în plus focul mare și mizena. Eram tentat să ridic din nou velastraiul artimon, dar n-am vrut să fiu deranjat iarăși în aceeași noapte, de un alt tărăboi cu iahtul scăpat de sub control, așa că m-am lăsat păgubaș. Când am coborât în cabină, mi-am notat că trebuie să imaginez, un mai bun aranjament al transmisiilor cârmei.

M-am deșteptat izbiturile ghiului de la un bord la altul și bătaia velilor, în calm plat; „Gipsy Moth“ era cu prova aproape complet spre est. Se abăteau averse tropicale, cu cer acoperit și suprafața apei ca untdelemnul. Dar la provă se întrezărea senin la orizont. Din nou a început să mă doară piciorul; nu știu dacă îl scrântisem întâmplător sau dacă a reapărut vechea durere din cauza eforturilor din timpul nopții. M-am autoliniștit, spunându-mi că probabil era numai efectul șampaniei băute.

Nu aveam chef să schimb ținuta de gală din noaptea trecută, dar era necesar să o fac, așa că a trebuit să mă ocup de problema toaletei. Am hotărât apoi să prepar ceva

pâine; am frământat aluatul și am aprins primusul sub cuptor. Nu mi-a mers prea bine căci după o scurtă perioadă de calm a urmat o serie de grenuri; probabil că drojdia a fost și ea impresionată de atâtea mișcări ale navei. Operația de coacere am realizat-o la un unghi mediu de înclinare de 30°.

Poziția stabilită la amiază, în ziua de 18 septembrie (6 N, 23°, 45'V) mi-a indicat că mă aflu la o distanță ortodromică mică de Plymouth, doar cu 6 mile diferență față de ortodrama din acest port și Newport, Rhode Island³⁰. În 1964, în cadrul Cursei transatlantice solitare am parcurs aceeași distanță în 30 zile, față de 22 de zile din actuala călătorie. Era un rezultat încurajator, mai ales dacă se ține seamă de grenurile și vremea schimbătoare de care am avut parte. Dar mă aflu încă în zona de calm ecuatorial și nu se vedea nici un indiciu că ploile torențiale tropicale sunt pe sfârșite. În oricare parte priveam, zarea nu era senină. Schimbarea continuă a cărmei și a asietei, înainte și după fiecare gren, erau foarte obositoare. Toată ziua mă urcam și mă coboram de pe punte, ca drăcușorul pe arcuri, distracția copiilor. De fapt, ceea ce mă îngrijora erau loviturile și izbiturile suferite de navă din cauza mării agitate; nu credeam că vântul nu deranja grementul. Mă resimțeam din cauza efortului fizic impus de neîntrerupta schimbare de vele, ziua și noaptea și de distanțele pe care eram obligat să le fac, din cauză că nava era mult mai mare decât dorisem eu, și cerea deci muncă în plus ca să o manevrez.

În noaptea aceea am găsit pe punte un petrel³¹. L-am adăpostit pe o bancheta din bordul în vânt, la un nivel mai ridicat decât bordul de sub vânt, unde stătea mult mai bine. Părea un pufoleț, un pui micuț de găină bun de alintat. Până la urmă a zburat de pe punte, dar nu părea de loc bucuros. În timp ce trebluiam pe puntea din provă, „a aterizat” chiar lângă mine un pește zburător.

La 19 septembrie am întâmpinat un vânt din sud și cu greu amputut menține capul pe est-sud-est. Aș fi obținut un rezultat bun dacă navigam în volte, dar am preferat să înaintez spre est, așteptând să fiu împins spre vest de alizeul de sud-est, sub a cărui influență trebuia neapărat să intru.

Dis-de-diminează, la 20 septembrie, am decis să virez și după ce am terminat manevra, timp de o jumătate de oră a durat punerea în ordine a velor și a dispozitivului de cârmă automată. Cu vânt de 22 noduri „Gipsy Moth” înainta greu. Am avut mari dificultăți ca să navighez cu vânt strâns. Valurile o izbeau puternic și din când în când o succesiune de trei sau patru valuri o loveau, căutând să o aducă în vânt. Până la sfârșit s-a orientat cu prova direct în vânt și s-a oprit. În aceeași dimineată, la 10 h 40', am constatat că, în sfârșit, navigam pe direcția alizeului sud-est. În locul focului de furtună l-am ridicat pe cel de 300 picioare pătrate. Iată cum

³⁰ Oraș și port la Oceanul Atlantic, în sud-estul statului Rhode Island din S.U.A. ; 47 000 locuitori. Punct terminus pentru cursele transatlantice cu vele.— *N.T.*

³¹ Pasăre palmipeda mică, cu pene negre stropite cu alb (*Hydrobates pelagicus*); trăiește în larg, în Atlantic și Mediterană. — *N.T.*

mă lamentam în jurnalul de bord:

„Probabil că sunt foarte slăbit; o acțiune cât de simplă îmi pare un mare efort. Mă simt apoi foarte neajutorat, căci am pierdut complet controlul echilibrului pe picioare. În orice caz, ar fi bine să mai las la o parte alte treburi și să mă ocup de mine însumi. Este o zi minunată. Totul în jur e albastru și alb; o schimbare uimitoare, față de zilele precedente”.

Seara am ridicat vela mare în locul velei de capă, ca să profit de alizeu. „Gipsy Moth” naviga cu vânt strâns, înaintând cu 5,5 noduri sud-vest. Atunci am încercat una dintre cele mai mari decepții din cursul călătoriei.

Să explic împrejurările. De unde mă aflam, adică la 4° latitudine nordică și 21° longitudine vestică, vechea rută a cliperelor se curbează ușor spre vest, spre Atlanticul de sud, către Ilha da Trinidad³², de unde apoi se abate ușor spre sud-est, trecând prin apropierea insulelor Tristan da Cunha³³ pentru a atinge meridianul Greenwich la 40° latitudine sudică. Din poziția în care mă aflam, până la punctul unde ruta cliperelor ocolea Capul Bunei Speranțe pe la sud, distanța era de aproximativ 5 000 mile, egală cu 700 de ore navigând cu o viteză de 7,14 noduri. Primele 1 500 mile ale acestei rute treceau prin zona alizeului de sud-est. Capul Bunei Speranțe aflându-se de asemenea, spre sud-est, „Gipsy Moth”, asemenea cliperelor, trebuia să urmeze cel puțin 1 500 mile în această direcție. Eram foarte convins că pe acest parcurs „Gipsy Moth” va naviga excelent căci făcusem proba în apele relativ calme ale Solentului, pe vânt de 30 noduri și am constatat că putea strânge vântul, la fel ca un *12 Metri*. Planurile mele se bazau pe încercarea de a naviga timp de 100 de zile mai strâns în vânt decât realizaseră cliperele în această zonă. Cu alte cuvinte, plănuisem să scurtez în diagonală curbura și să readuc cu nu mai puțin ca 800 mile parcursul până la Capul Bunei Speranțe. Am reglat cu atenție velele, astfel ca să strâng cât mai mult posibil vântul de sud-est. Vântul devenise o briză slabă, ideală și marea se mai potolise. Valurile erau acum destul de mici — oițe, cum le numeam eu — dar am constatat că din cauza lor „Gipsy Moth” devenise un fel de globăă, căci trei valuri succesive îi reduceau, fiecare, viteza cu câte 3/4 de nod. Din cauza primului val viteza se redusese de la 5 1/2 noduri la 4 3/4 noduri, al doilea o scădea la 4 noduri și al treilea la 3 1/4 noduri. La al patrulea sau al cincilea val, iahtul ajungea complet cu prova în vânt și se oprea. Singurul mijloc de a evita oprirea, menținând dispozitivul de cârmă automată în acțiune, era de a alege un cap cu 20° mai sub vânt. Aceasta însemna că nu puteam strânge vântul mai mult decât

³² În portugheză; insula Trinidad, situată în Oceanul Atlantic, în dreptul coastei Venezuelei; are 4 828 km² și 793 000 locuitori; port principal: Port of Spain. — *N.T.*

³³ Grup de insule în sudul Atlanticului; insula principală are 117 km² și 280 de locuitori. — *N.T.*

cliperele și planul meu, pe care puneam bază, s-a năruit din temelii. Trecerea de la alura unui cal de curse, la acea a unei gloabe a fost prima mare decepție pe care mi-a produs-o „Gipsy Moth” în cursul călătoriei.

A fost o perioadă plictisitoare și totodată obositoare. Dacă încercam să mențin nava constant în vânt strâns, aceasta era lovită puternic de valuri, dându-mi temeri în privința rezistenței osaturii navei. Dar trebuia să merg cât mai repede posibil, ca să nu cad fără speranță sub viteza realizată de clipere. Nu reușeam să stabilesc contacte destul de bune prin radio și am avut dificultăți cu acumulatele; nu ajungeam să le încarc suficient. Durerile de la picior nu-mi dădeau răgaz; după cel mult două ore mă trezeam și scăpăm de ele doar când mă ridicam în picioare. Însemna că niciodată nu avem să dorm mai mult de două ore. Era cald și transpiram îngrozitor; mă întrebam dacă nu pierdeam prea multă sare din corp. Am hotărât ca în fiecare zi să beau o jumătate de pahar de apă de mare, ca să pun sarea la loc.

În dimineața de 21 septembrie, când m-am trezit din somn, nava era cu prova spre est, cu toate velele mascate. În timp ce dormeam, tangajul a adus nava cu prova în vânt și, după ce s-a oprit, fără îndoială că a primit vântul din celălalt bord. Am fixat cât am putut ghiul velei mari și am reluat capul după volta în vânt. La amiază am văzut un vas mare (de atunci, timp de două luni, nu aveam să mai întâlnesc vreo altă navă). Mă aflam la $2^{\circ}19'N$ și $21^{\circ}43'V$. Era petrolierul „African Neptune”. S-a abătut din drum și a venit foarte aproape de mine, sub vânt. Întotdeauna mă tem când un vas mare se apropie de un iaht în largul mării. Dacă vine din partea din vânt, velele nu mai primesc vânt de loc și iahtul nu mai poate manevra. Când nava intră în derivă iahtul intră în ruliu și este amenințat să-și avarieze grementul prin lovirea de bordul navei, așa cum i s-a întâmplat lui David Lewis în Cursa transatlantică solitară din 1960. Din fericire „African Neptune” a fost bine manevrat și n-am avut nimic de suferit. Căpitanul m-a întrebat dacă îmi putea fi de folos cu ceva alimente proaspete, gest pe care l-am apreciat în mod deosebit. Când a apărut petrolierul, tocmai încercam să pun în funcțiune pompa din cocpit pentru golit santina, iar piesele acesteia erau răspândite de jur împrejur. Am coborât în cabină pentru a scoate la iveală denumirea mea de cod, GAKK, reprezentată printr-o serie de pavilioane, o lampă de semnalizare și un megafon. Am încercat să comunic cu cei de pe vapor cu ajutorul lămpii de semnalizare, dar n-au părut să-i dea atenție. După ce vasul a dispărut în depărtare, am reluat reparația pompei, căci în santină se adunase multă apă din cauza valurilor care spălau puntea, apa năvălind prin nara puțului ancorei. Mă temeam că, nereparând pompa, voi fi obligat să golesc apa din santină cu găleata. Până la urmă am descoperit defectul: una dintre capetele de cauciuc ale pompei nu se pășuia cum trebuie. Am aranjat-o, și pompa a mers. Mândru de succes am făcut o vizită butoiașului cu bere. Mă gândesc cu jale, că pe o asemenea căldură nu aveam acces la berea din butoiaș. Am cercetat dacă nu cumva era vreo pungă cu aer sau vreo obturare, dar am găsit nimic în neregulă. Am ajuns la concluzia că cilindrul cu CO_2 avusese o scurgere și de aceea nu mai avea

suficientă presiune.

Seara notam în jurnal:

„Nu înțeleg de ce nu mi-e foame de loc. Este ora 9 seara; s-a întunecat de o oră și un sfert dar nu am chef de mâncare. Micul dejun a constatat din două felii de pâine integrală și o mică gustare, prânzul dintr-o singură felie și o Ryvita cu curmale și brânză. După amiază, ceaiul l-am băut gol”.

Am trecut ecuatorul la 22 septembrie. Evenimentul a fost interesant. Am ieșit pe punte pentru a executa câteva observații la soare, la ora culminației locale și ca de obicei am căutat spre sud imaginea reflectată a soarelui în oglinda sextantului. Mi s-a părut ciudat să o găsesc acum spre nord-est, dar mi-am dat seama imediat că, navigând spre sud, s-a schimbat și orientarea mea față de soare, acum aflându-se spre nord față de poziția mea. Am început să fixez poziția după soare. Când acesta trece meridianul, trebuie să pivotez cât mai repede posibil; eram cu fața la nord-est și după numai câteva secunde, m-am pomenit cu fața spre nord-vest. E foarte dificil de făcut observații la soare în aceste condiții, căci mijlocul de a măsura înălțimea soarelui deasupra orizontului constă în a oscila încet sextantul, cu mișcare pendulară, până când mar ginea reflectată a soarelui tangentează linia orizontului.

De câteva zile mă întreceam cu soarele, care „se deplasa” spre sud în timpul iernii boreale. Am câștigat întrecerea cu o diferență de 22 mile, căci proiecția terestră a soarelui, adică piciorul verticalei imaginare de la Soare la centrul Pământului, am găsit-o, la amiază, cu 22 mile la nord de ecuator. Am strâns hărțile reprezentând Atlanticul de nord și am scos la iveală seria cu Atlanticul de sud.

Trecerea dintr-o emisferă a oceanului în cealaltă a fost un eveniment emoționant. Când se navighează cu soarele aproape la zenit, este prudent să se mai facă și unele determinări de poziție după stele și, din fericire, era o noapte admirabilă, înstelată. M-a intrigat o stea strălucitoare lângă Canopus³⁴, dar curând mi-am dat seama că se mișcă și că deci era un satelit. Sunt impresionanți acești sateliți, sau mai bine zis, este impresionant gândul că omul este acela care i-a trimis în Cosmos, dându-le străluciri de stele.

Tocmai acum s-a ivit și un al doilea cusur al lui „Gipsy Moth”. În câteva rânduri, când vântul slăbise din intensitate, notam în jurnalul de bord că navigația se desfășura în mod satisfăcător, dar după câteva minute sau ore știam că urmau să fie inserate dificultățile pe care le întâmpinam pentru a menține nava pe direcția necesară. Jurnalul de bord este plin de asemenea notații : „«Gipsy Moth» continuă să vină în vânt și își încetinește mersul”; „am impresia că navă se înclină prea mult, înfruntând greu valurile, uneori parcă ar fi ținută locului” ; „cârma automată nu poate menține controlul direcției: nava este prea ardentă”; „iahtul navighează fără control; la dracu, iar trebuie să schimb ceva la greement!” ; „nu pot să mă mențin

³⁴ Steaua α din constelația australă Carina. — *N.T.*

pe picioare din cauza izbiturilor violente ale valurilor când vântul depășește 20 noduri și înclinarea de 40° este mult prea mare”; „mi se pare că s-a defectat paleta cârmei automate din cauza șocurilor violente”; „„Gipsy Moth» navighează cu vânt real la 65°. (De fapt nava ar trebui să aibă capul la cel mult 50° față de vântul real.)” Din acel moment, cu excepția scurtelor perioade când vântul cădea și marea era mai calmă, am dus o luptă aproape permanentă pentru a menține navigația cu vânt strâns. La început am crezut că dispozitivul de cârmă automată nu era în stare să stăpânească echea. Dar întâmplător am descoperit adevărata cauză. Într-o zi, stam pe punte privind înainte, când deodată s-a pornit o rafală de vânt de 20—25 noduri. Nava și-a sporit înclinarea și spre mirarea mea am văzut etrava abătându-se cu aproape 30°, derapând pe apă, ca un cuțit cu care se întinde unt pe o felie de pâine. Abia atunci am înțeles cauza necazurilor și nedumeririlor mele: „Gipsy Moth” avea un unghi critic de înclinare. Când însă carena se înclina cu un grad sau două mai mult decât unghiul critic, toată partea anterioară a navei derapa sub vânt, nava plecată într-o parte se comporta cu totul diferit și zburda cu mare viteză, abătându-se cu 30° de la direcția prevăzută. În această situație „Gipsy Moth” alerga cu viteză uimitoare, dar evident, era un neajuns căci nu corespundea cu drumul hotărât de mine. Prin descoperirea acestui cusur mi-am mai explicat încă o nedumerire. În general, când navighezi cu vânt strâns și vrei să te abați cu 5 sau 10°, manevra necesară constă în a fila scota velei mari și nava se va grăbi să iasă de sub vânt. La „Gipsy Moth” era necesară o manevră exact contrară; pentru a se abate cu câteva grade, trebuia să se întindă cât mai tare velele! Rezultă însă că se schimba unghiul de înclinare și nava alerga abătându-se.

La 23 septembrie am avut pentru prima dată la prânz recoltă de creson cultivat la bordul navei ; l-am preparat cu Barmene³⁵, puțină maioneză, un pic de usturoi și câteva stafide. Eram hotărât să mai cultiv creson, dar mă chinuia o îngrozitoare letargie. Orice activitate pe care trebuia să o execut de două ori pe zi (de exemplu, stropitul cresonului) mi se părea o povară. Era cald, prea cald ca să stau mult timp pe punte și destul de cald în cabină, 83°F (peste 28°C) la ora 5 după amiază. Jos în cabină ar fi fost mai plăcut dacă aș fi putut deschide spiraiurile, dar cum încercam, năvăleau stropi de apă. În plus, îmi era foarte greu să lucrez la un unghi de înclinare de 20—30°. Mă răcoream cu găleți de apă de mare turnate pe cap în cocpit.

Nu puteam suporta violentele izbituri de valuri, când vântul de pășea 20 de noduri și nava se înclina la 40°. Căutam să mă obișnuiesc cu toate, spunându-mi că alizeul de sud-est nu este un zefir. Am hotărât să sortez provizia de fructe și să elimin tot ce s-a stricat. Mai aveam șapte portocale, douăsprezece mere, treisprezece lămâi și cam o duzină de grepfruturi (am uitat să le număr exact). Foarte puține dintre ele erau stricate. Le pusesem în plase, fiecare fruct fiind învelit separat în câte o foiță.

³⁵ Produs alimentar conservabil, bogat în vitamine și conținând drojdie de bere. — N.T.

Am încercat, dar n-am izbutit să intru în comunicație prin radio cu Cape Town. Operatorul de la stația respectivă mi-a spus că mă putea auzi, dar slab; la rândul meu, îl auzeam din când în când, tot slab; apoi, o voce de femeie începu să vorbească strident, acoperind totul.

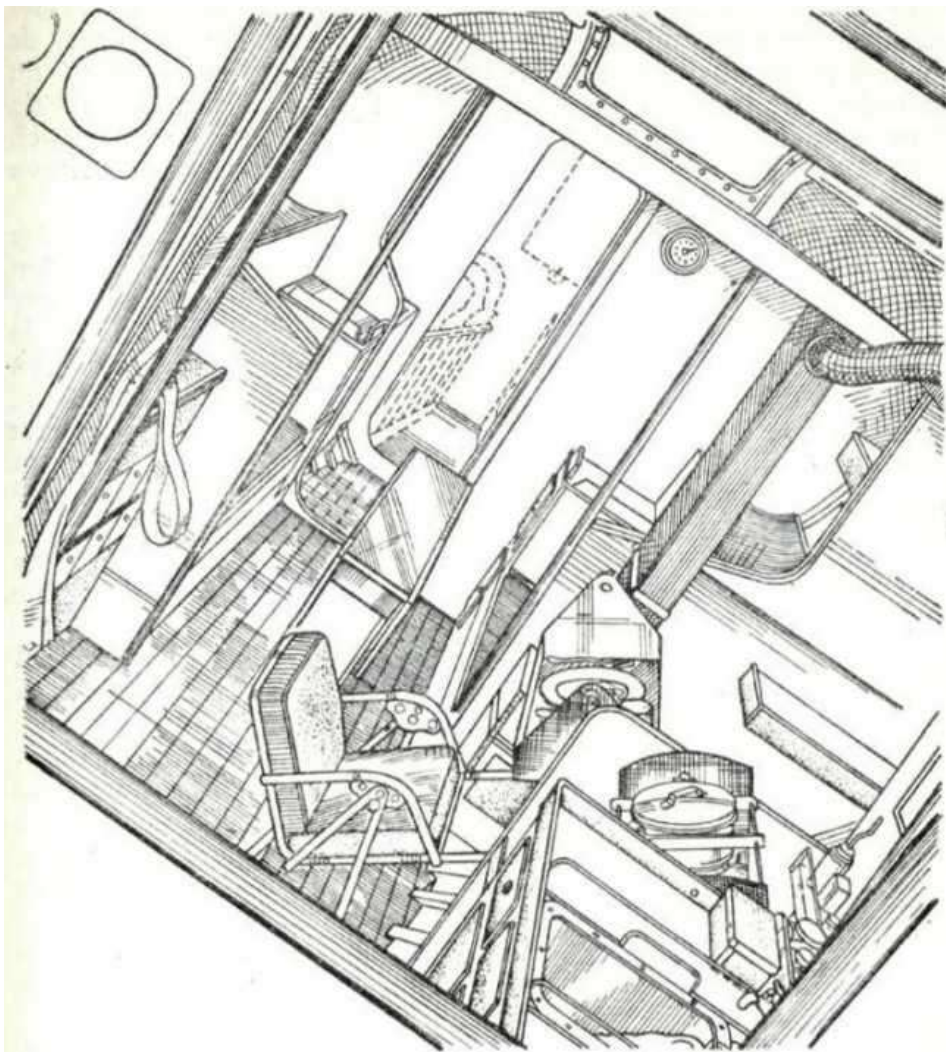
Erau însă și momente agreabile. Noaptea de 23—24 septembrie a fost foarte plăcută; așa fi stat tot timpul în coșpit. „Gipsy Moth“ naviga foarte frumos, cu 6 2/3 noduri. Umbra lunii reflecta o curbă perfectă pe vela mare, bine întinsă. Suprafața apei era aproape neclintită. Valuri slabe loveau pereții navei. Am constatat că mai aveam de navigat cu vânt din provă încă 1 250 mile.

Am avut succes, reușind să pun în mers vechea pendulă electrică. Prima dată am montat-o în 1957, la bordul iahtului „Gipsy Moth“ și a iernat de atunci în fiecare an în dormitorul meu de acasă. Dar în ultimul timp nu mai mergea. Am rotit dispozitivul de pulverizat lubrifiant siliconic sub presiune în orificiul de reglare din spatele ceasornicului și am pus mecanismul la mers rapid. Ceasornicul a pornit, sper, pentru o durată mai lungă de timp. Mi-am amintit de Joshua Slocum și de ceasornicul său cu o singură limbă, pe care l-a fiert în ulei ca să-l fac să meargă. La 24 septembrie s-au împlinit patru săptămâni de când sunt pe ocean. Am străbătut 3 887 mile cu o medie zilnică de 138,6 mile. Am călcat regula pe care mi-am impus-o de a nu bea alcool decât seara. A fost o zi înnebunitoare; am tot ridicat și coborât vele, fără a reuși să mențin iahtul pe direcția dorită. Până la sfârșit, scârbit, am lăsat nava în voia ei și am coborât în cabină ca să iau, nici eu nu mai știu bine, un prânz tardiv sau un ceai de după amiază timpuriu, constând dintr-un păhărel de gin cu lămâie³⁶ și o bucată din roata, pe sfârșite de cedar scoțian, de o calitate rar întâlnită. Am terminat provizia de unt proaspăt englezesc. M-a mirat nespus faptul că untul nu se râncezise pe căldura de la tropice.

Am avut din nou mari necazuri cu dispozitivul de cârmă automată. Transmisia echei s-a destrămat și am instalat destul de greu una nouă; aveam impresia că trag de căpăstru un cal pe jumătate epuizat. Am meșteșugit cu un scripete, încercând să îmbunătățesc transmisia, dar când am ajuns la extremitatea pupei, „Gipsy Moth“ întocmai ca un cal nărăvaș, mai întâi a încercat să mă răstoarne, apoi a venit cu prova în vânt, ceea ce m-a determinat să mă reped la eche pentru a evita mascarea velor și oprirea navei. Am gresat transmisiile echei la locurile unde se frecau mai mult și mi-a părut rău că nu m-am gândit la asta mai devreme. Am încercat iarăși să intru în legătură prin radio cu Cape Town, dar din nou, pe frecvența respectivă, o voce puternică de femeie a acoperit totul.

Duminică 25 septembrie am fost trezit brusc din somn de ceasornicul de masă care se răsturnase peste mine. Mi-a pierit pofta de somn și m-am pus la lucru. „Gipsy Moth“ naviga liniștit. Pe cer nu se vedeau decât câțiva nori negri. Am desfăcut

³⁶ De fapt este vorba de *lime*, preparat dintr-o specie de lămâie mică (*Citrus aurantifolia*). — N.T



4. Cabina înclinată la 35°

terțarolele la vela mare și am ridicat velastraiul trinchet în locul unei vele mai mici.

Apoi m-am ocupat de un lucru pe care mi-l propuseseam de câțeva vreme să-l fac: controlul proviziei de ouă.

Mirosul devenise insuportabil. Trebuia să fac ceva: ori să arunc sursa mirosului peste bord, ori să mă arunc pe mine însumi. Am deschis cutia în care le păstram și am găsit unele dintre ele sparte în completă descompunere. Mi-a părut tare rău de ele. Stratul de ceară de albine, recomandat de un prieten, aplicat pe o parte din ouă, nu a avut de loc efectul așteptat; gălbenușurile se lipiseră de coaja oului în interior, iar unele aveau pete negre pe care le-am luat drept mucegai. Am făcut o omletă din două ouă pe care le-am putut alege și a fost destul de bună. Ouăle au un mare dezavantaj; numai gândul că un ou este stricat îți face greață și nu-l mai folosești, deși se prea poate ca în realitate să fie bun. Am făcut ordine în cutie aruncând ouăle sparte și pe cele de care eram sigur că sunt stricate și am așteptat cu încredere viitorul.

În fiecare noapte vântul ajungea aproape de tăria 6; după amiază am observat că barometrul cobora cu doi sau trei milibari, iar după ce se întuneca își revenea. În noaptea de duminică, ca de obicei, vântul s-a întetit și mă întrebam dacă grementul complet ridicat va rezista la accentuarea presiunii. Izbitorile valurilor îngreuiau navigația, căci vântul crescuse de la 20 la 24 noduri; gândeam că era doar efectul unui nor care tocmai trecea pe deasupra și că grenul nu va dura mult. Era păcat să reduc velatura dacă puteam să evit operația. Am lăsat totul în stare în care se afla și nu s-a întâmplat nimic. Pe măsură ce înaintam spre sud schimbarea temperaturii se făcea tot mai simțită; am început să dorm învelit cu o pătură de lână.

Nu era de loc plăcut să navighez pe vânt puternic. Loviturile valurilor încetineau mersul până aproape de oprire, după care iahtul avea tendința să vina în vânt, ca și cum cârma automată nu ar mai fi funcționat. Crezusem că despre așa ceva e vorba și am vrut să acționez asupra dispozitivului pentru a orienta nava ceva mai sub vânt. Ari fi trebuit să am cu mine încă doi echipieri: o maimuță și un elefant; maimuța, ca să execute diverse operații când „Gipsy Moth” se înclina la 35° sau chiar mai mult, iar elefantul ca să țină echea în grenuri, când aceasta devenea incontrollabilă.

Luni noaptea (26 septembrie), instalat confortabil în cușetă și absorbit de aventurile comisarului Maigret din *La Grande Perche*³⁷ am auzit deodată un zgomot asurzitor la pupă, urmat de o puternică plesnitură de velă; am crezut că s-a rupt ceva la dispozitivul de cârmă automată. Am dat fuga pe punte dar abia mă puteam ține pe picioare fără centura de siguranță. M-am liniștit însă, constatând că era ruptă numai o transmisie a echei. Am desfăcut unul dintre brațele scondrului, cu care am înlocuit transmisia ruptă, sperând că aceasta cedase numai din cauza vechimii și că una nouă va rezista. Operația a durat destul de mult pe vânt puternic și mare agitată,

³⁷ *O prăjină lungă*, roman polițist de Georges Simenon, scriitor belgian de limbă franceză; în majoritatea romanelor sale, eroul principal este comisarul Maigret. - N.T.

dar am executat-o și m-am înapoiat la cușetă atât de somnoros, că nu-mi puteam ține ochii deschiși. N-am avut parte să dorm mult timp; „Gipsy Moth“ primea lovituri atât de puternice încât nu le puteam suporta. Abia ținându-mă pe picioare, am urcat din nou pe punte. Am coborât vela mare și după aceea am reușit în sfârșit să mă odihnesc.

După vreo două ore m-am sculat cu intenția de a merge pe punte și de a ridica din nou vela mare, dar mai întâi am hotărât să beau o ceașcă de cacao fierbinte. În timp ce o sorbeam cu nesaț, vântul s-a înțetit până la 25 noduri. Am ridicat velastraiul de furtună renunțând la vela mare. În dimineața aceea n-a lipsit mult ca să se termine cu călătoria mea, căci abia am scăpat dintr-un accident destul de neplăcut și absurd. Vremea continua a fi urâtă și „Gipsy Moth“ era mult hărțuită. Fiind la toaletă, ușa s-a deschis larg iar eu am închis-o. Pe neașteptate, ea s-a redeschis și ieșind din țâțâni, a căzut lovindu-mă puternic cu clanța în frunte și zvârlindu-mi cât colo ochelarii. Lovitura mi-a produs o tăietură deasupra ochiului, lăsându-mă năucit. Nu pricep cum de nu mi s-au spart ochelarii; cât despre rană, a fost nevoie doar de o tamponare cu un dezinfectant. Am scăpat ca prin urechile acului căci clanța mă putea lovi în ochi, după ce sfârâma în bucăți lentilele ochelarilor!

A doua zi a avut loc un eveniment important: bărbieritul. Nu am putut folosi oglinda din toaletă pentru că îmi era imposibil să mențin poziția necesară când „Gipsy Moth“ era înclinată. Am luat așadar o găleată cu apă și o oglindă de mână și m-am instalat în cabină. Spun toate acestea deoarece unii cred că pentru a te bărbieri în timpul navigației este destul să iei briciul în mână; iată de ce navigatorii sunt aproape întotdeauna bărboși!

Rulmenții din material rezistent ai dispozitivului de cârmă automată păreau să aibă o mică bătaie, producându-mi o mare îngrijorare. Acest dispozitiv are numeroase piese care se pot defecta.

Cu toate eforturile mele, de a rezolva problema ouălor, în cutia lor nu era totul în ordine. Mirosul mă deranja în cabină, așa că le-am transportat în cocpit unde am găsit pentru ele un loc într-un cheson din pupă. Paisprezece duzini de ouă, în afară de cazul când sunt stricate și nu te mai interesează starea lor, formează un colet delicat care trebuie manipulat cu atenție, mai ales când condițiile de navigație sunt grele. Cred că acest mare colet (chiar prea mare) a fost trântit înainte de plecare, în timpul când era transportat spre navă sau înainte de pornirea acesteia în călătorie și că mirosul provenea, în cea mai mare parte, de la ouăle sparte atunci. Până la sfârșit ouăle n-au mai avut o viață lungă. După câteva zile mirosul a devenit din ce în ce mai puternic, așa că am aruncat totul în apă uitându-mă cu jind după cutia care a dispărut când nava a trecut peste ea. Nu ți se întâmplă des să arunci aproape douăsprezece duzini de ouă și mărturisesc că pentru mine a fost o pierdere importantă. Lăsându-mă prins de povestea cu ouăle am lăsat deoparte alte evenimente. În după amiaza aceea când m-am bărbierit s-a întâmplat un lucru

ciudat. Am hotărât să pompez apa din santină pentru a verifica dacă pompa funcționa. Mă așteptam ca operația să se termine repede, pentru că supravegheam în mod regulat santina ca să nu se colecteze prea multă apă; de dimineață, la inspecție, găsisem foarte puțină apă. Am încercat deci operația fără să-i dau prea multă atenție dând frâu liber imaginației; visam cu ochii deschiși. Deodată mi-am dat seama că pompa mergea de multă vreme. Întâi am crezut că poate o supapă nu funcționa cum trebuie și că recirculam aceeași apă. Am căutat un băț ca să verific nivelul și am constatat că apa se revărsa afară din toaletă! Pe semne că atunci când am încercat să mă bărbieresc în toaletă am lăsat deschis ventilul de intrare, de la fund, după care m-am mutat cu instrumentele de ras în cabină. Ventilul fiind deschis, apa a tot pătruns liniștită în interiorul navei până am început pomparea.

În cea de-a 32-a zi de călătorie (28 septembrie) mă aflam la 1 940 mile de punctul în care trebuia să tai meridianul Greenwich la 40° latitudine sudică. Cliperul „Cutty Sark“, tot în a 32-a zi de călătorie, se afla la 1 900 mile distanță de același punct. Am calculat astfel că velierul avea în această zi un avans de numai 40 mile față de mine.

Vremea se răcea mereu. Am încercat să port cămașa de lână și pantalonii lungi chiar și în cabină. Continentul Antarctica începea să-și arate colții !

După ce, în ziua de 28 septembrie, făcusem calculul acela încurajator în comparație cu performanța lui „Cutty Sark“, ziua de 29 a început prost, chesonul de la pupa babord fiind complet inundat. Probabil că în timpul unei schimbări de velă, ghiul velei mari, zbătându-se, a smuls un ochet cu bolț fixat pe punte, rămânând astfel o gaură în acoperișul chesonului. Paguba era mare, deoarece chesonul era plin cu cărți, acum distruse, toate. Am golit din nou santina prin pompare și am constatat că erau necesare 35 de curse de pompă în acest scop. Speram că mai era încă vorba de apa provenită de la toaleta, din ziua precedentă, care nu se golise complet atunci.

După ce am terminat pomparea, am constatat că trebuie să-mi strâng cureaua pantalonilor. Mi-am măsurat talia, scăzuse la 30¾ inches; ca o talie de cuconiță subțirică, mi-am spus. Era cert că scăzusem în greutate, ceea ce nu mă mira de fel, dar nu știam cum să capăt mai multă poftă de mâncare. Alegeam câteva feluri din cele pe care le preferam, dar erau multe zile când mâncam în silă. Mi-am oferit un gin. Marc greșeală! Îmi intrase în cap că ginul era aducător de furtună și de muncă grea pe punte.

Și ca o coincidență, temerea mea s-a adevărit, căci s-a pornit o furtună de la 160°, aproximativ de la sud-sud-est, marea devenind oribil de agitată. Furtuna venea din direcția spre care mă îndreptam, așa că deocamdată nu puteam face mare lucru. Am căutat să stau întins în cușetă, dar mi-a fost imposibil din cauza durerilor de la piciorul drept. Ca să nu mă mai expun necazurilor aduse de păhărelul de gin (sau de șampanie), mi-am oferit, în schimb, un rachiu fierț „cu accesorii“. Nu-mi amintesc ce înțelegea Jorrock prin „accesorii“, dar cred că era vorba de zahăr și lămâie. În orice caz, combinația era excelentă și reconfortantă. Furtuna s-a mai liniștit, dar

marea era încă agitată și înaintam încet, cu vela artimon terțarolată și cu focul de furtună. Stimulat de rachiu, am început să meșteresc pe punte, am gresat și am pus ulei la două vinciuri care, fiind înțepenite, nu le-am mai putut utiliza noaptea trecută. Am fixat apoi o transmisie la dispozitivul de cârmă automată. Erau operații foarte necesare, căci vinciurile și dispozitivul îmi dăduseră multă bătaie de cap noaptea trecută. M-am gândit că era inutil să virez de bord, așa că m-am dus să mă culc. M-a trezit zgomotul velelor, când nava a virat singură. În întuneric, zgomotul și fâlfâitul velelor erau atât de puternice încât puteau speria și un elefant. Mi-am pus centura de siguranță, dar n-am avut vreme să mă îmbrac și am ieșit pe punte în pijama, cu picioarele goale. Cum velele din pupă erau mascate, am hotărât să nu mă ating de ele și sa las iahtul să navigheze cu murele la babord. Nu funcționa nici un vinci. Apoi, dispozitivul de guvernare automată s-a blocat. Safranul nu a fost în stare să-l readucă în ax. Am fost obligat să manevrez manual pentru ca nava să înainteze din nou, și în același timp să mă ocup de cârma automată. Operația era dificilă, căci efortul impus echei era enorm atâta timp cât cârma automată era cuplată și cu greu reușeam să manevrez echea. În același timp trebuia să supraveghez proiectoarele; unul puternic, ca să pot vedea ce se defectase la dispozitiv și altul normal pentru lucrul pe punte. La un moment dat, o sticlă goală, lăsată să se usuce pe bancheta cocpitului ca să o umplu cu petrol lampant, mi-a căzut peste laba piciorului învinețindu-mi o unghie. Această ultimă întâmplare mi-a fost de folos, căci mi-a atras atenția asupra absurdității de a mă grăbi, căutând să fac mai multe operații deodată; și nu era de mirare că scădeam în greutate.

5

Aștept să înceapă vântul și ploaia

La 1 octombrie, după cinci săptămâni de la plecare, am început să am din nou poftă de mâncare și de dimineață am mâncat pe săturate.

Dormisem bine și mă simțeam odihnit. Am ieșit pe punte să schimb focul de furtună cu cel de manevră și mișcarea mi-a stârnit foamea. Pe punte am găsit și un pește zburător așa că am avut un mic dejun de neuitat: un grepfrut (aproape un sfert din el l-am aruncat, fiind stricat), doi cartofi prăjiți ca garnitură la peștele zburător, două felii de pâine integrală prăjită, cu unt și marmeladă, o ceașcă și jumătate de cafea.

După ce am dat gata totul m-am urcat pe punte și am mai ridicat câteva vele. Între a 32-a și a 35-a zi de călătorie am pierdut avansul pe care-l aveam față de performanța navei „Cutty Sark”. În a 32-a, a 35-a și a 34-a zi, velierul realizase performanțe extraordinare, în comparație cu ale mele, și de unde în a 32-a zi mă aflam numai cu 40 mile în urmă, în cea de a 35-a zi decalajul ajunsese la 352 mile. Eram descurajat și uneori ajungeam aproape de desperare. Îmi dădeam seama că nava era mult prea mare pentru a fi manevrată pe vreme rea. Trezit din somn și nevoit să părăsesc cușeta pentru a face față unei situații care necesita o serie întreagă de operații dificile pe punte, toate le vedeam în negru. Mă gândeam cât de diferită era situația mea față de aceea de a fi de cart pe o navă cu un echipaj bun, gata să înfrunte orice primejdie în orice împrejurare. Dezolarea n-a ținut mult și ca-ntotdeauna, după ce mi-am asigurat câteva ore de somn sănătos, m-am simțit reconfortat. Aveam chef de lucru și-mi făceam de treabă din orice. Am stropit grădinița și am semănat din nou semințe în locurile din care culesesem cresonul. Am pus și muzică. Ce minunată pare viața, când toate îți merg din plin și mai poți asculta și o muzică! Înregistrările făcute de Giles au avut darul să mă liniștească și mi-am dat seama că prea luasem lucrurile în tragic, necăjindu-mă pentru toate fleacurile.

Alizeul de sud-est a trecut dincolo de limitele normale, bătând ca vânt din provă, când de fapt ar fi trebuit să am, de cel puțin trei zile, vânturi de nord-est, care mi-ar fi permis să înaintez repede și să evit astfel de a mai înfrunta o furtună.

În seara zilei de 1 octombrie mă aflam încă în zona alizeelor de sud-est și de

aceea în notele mele din jurnalul de bord mă plângeam: „Mi se pare că sunt condamnat să călătoresc veșnic spre sud“. Era o noapte întunecoasă și când am ieșit pe punte cerul și marea erau la fel de negre, dar, treptat, am deslușit o diferență. Am notat în jurnal: „Marinarii de pe clipere erau obligați să cunoască precis unde se află fiecare parăamă, căci noaptea nu aveau nici un fel de lumină. Când ești de cart, curând te obișnuiești cu întunericul și este uimitor câte poți vedea totuși; cei din echipajele cliperelor erau câteodată nevoiți să sară în mare grabă din hamace — așa cum mi se întâmplă și mie — când se dădea comanda: „Toți marinarii pe punte“. După câteva ore am ieșit din zona alizeului. Nu-mi venea să cred ochilor când am citit pe compas direcția sud-est. Pentru prima dată de când am trecut ecuatorul am putut orienta capul către meridianul Greenwich și paralela de 40° S. În acel moment mă aflam la 300 mile sud-est de insula Trinidad.

Vântul s-a ridicat până la 24 noduri și mă aștept la o rafală din nord-est, astfel că am filat toate scotele și am terțarolat de două ori vela mare. Am făcut rău, căci vântul a căzut la 18 noduri. Dar „Gipsy Moth“ naviga atât de frumos și era atât de minunat că înaintam în direcția dorită, încât n-am mai regretat. Tot atunci mi s-a întâmplat și un lucru neplăcut: am scăpat peste bord cea mai mare și mai utilă șurubelniță, încercând să ameliores funcționarea vinciului Lewmar, prin strângerea opritorii ghidajului de la scota velei mari.

În noaptea de 2 octombrie am zărit Crucea Sudului. O văzusem pentru prima oară în 1938, când împreună cu Sheila mă întorceam acasă din Noua Zeelandă. Momentul a fost emoționant, deși între timp mi s-a părut că una dintre cele patru stele ale Crucii a mai scăzut din intensitate, dăunând frumuseții constelației.

Mă aflam acum într-o parte pustie a oceanului, unde trec doar puține nave. Am văzut o pasăre mare zburând la o distanță de 75 yarzi; cred că a fost un albatros³⁸ dar se prea poate să fi fost un exemplar dintr-o specie de petreli³⁹. Am agățat de peretele cabinei o admirabilă eșarfă de mătase a Sheilei pe care erau imprimate trăsuri cu cai și imediat s-a creat o atmosferă veselă, luminoasă.

Luni, 3 octombrie, am făcut un sondaj în rezervorul de apă dulce și am constatat că mai conținea numai 21 galoane⁴⁰; mai aveam însă o jumătate de bidon (circa 2 1/2 galoane), luat ca rezerva la stăruința lui Giles. Pentru mai multă siguranță, ca să nu rămân fără nici o picătură, n-am ținut cont de jumătatea de bidon. Micșorarea proviziei de apă era îngrijorătoare, dar nu gravă. La plecare, am știut că nu aveam la bord destulă apă ca să-mi ajungă până la Sydney; mi-am asigurat cantitățile necesare pentru un consum moderat pe timp de șase săptămâni, bazându-mă că voi putea recolta suficientă apă de ploaie ca să-mi umplu rezervoarele, înainte de a duce

³⁸Pasăre marină de larg, asemănătoare cu pescărușul dar mai mare (*Diomedea exulans*). — N.T.

³⁹ Păsări marine din familiile Procellariidae și Hydrobatidae. — N.T.

⁴⁰ Unitate de măsură a capacității egală cu 4,546 l. — N.T.

într-adevăr lipsă. Am subestimat însă necesarul de apă ținând seama mai ales de udatul de două ori pe zi, a culturii de cresson pe care o aveam la bord. Și apoi apa este necesară la tot felul de alte operații: la coptul pâinii, la prepararea legumelor deshidratate, la amestec de ouă și lapte praf. Cartofii îi puteam fierbe în apă de mare, dar orezul nu. În afară de faptul că am subestimat necesarul de apă, am exagerat poate și perspectivele de ploaie, sau cel puțin posibilitățile mele de recoltare. Uneori, grenurile au fost însoțite și de ploaie, dar după cât am apreciat nu în cantități recoltabile. Mi-am dat seama că am făcut o mare greșală în previziunile mele, care ar fi putut să dea complet peste cap o călătorie lungă întreprinsă într-o navă mică dar care, pentru o călătorie de numai o săptămână sau două, ar fi trecut, poate, neobservată. Sistemul meu de colectare constă în strângerea apei de ploaie căzută de pe vela mare cu ajutorul unui ghiul prevăzut cu un șanț, din care o puteam scurge, printr-o țevă, în rezervor. Uitasem însă că, de obicei, ploaia este însoțită de vânt puternic, și că atunci vela mare nu este ridicată; iar dacă este ridicată, stropii de apă sărată îi însoțesc pe cei de ploaie, apa colectată nefiind potabilă. Ar fi trebuit să fac în așa fel ca să colectez apa de pe mizenă și nu de pe vela mare, căci vela artimon rămâne ridicată și în situații mai grele de vânt, mult timp după ce vela mare a fost coborâtă.

Se apreciază că, în mod normal, omul poate trăi destul de bine cu o jumătate de galon (adică patru pints)⁴¹ de apă pe zi, socotind însă numai necesarul pentru băut și preparat alimente, fără spălatul corpului sau veșmintelor. O jumătate de galon pe zi era rația navigatorilor unui velier. Cu această rație cele 21 galoane îmi ajungeau timp de 42 de zile. Era de neînchipuit ca în acest timp să nu plouă, dar nici nu aveam siguranța că voi întâlni ploaie; mă îngrijora mai ales faptul că navigasem atâta vreme fără să fi colectat o picătură de apă. Cât timp îmi ajungeau cele 21 galoane din rezervor? Nu puteam să prevăd; era oare posibil ca dintr-o cauză sau alta, să nu plouă de loc, sau să nu izbutesc să-mi refac provizia? Speram să ajung la Sydney în 100 de zile, ceea ce însemna că mai aveam de navigat încă 65, dar se putea să nu ajung decât în 120, sau chiar în 140 de zile. Se mai putea întâmpla să se frângă catargul, să nu mai funcționeze radioul și să rătăcesc luni întregi în aceste părți ale oceanului puțin frecventate. Era puțin probabil să mi se întâmple așa ceva, dar nu era exclus. Am hotărât să mă limitez la mai puțin ca o jumătate de galon pe zi și să țin socoteala fiecărui pint de apă consumată. Dacă prevedeam să consum un quart⁴² pe zi, apa din rezervor îmi ajungea 80 de zile.

Ca să-mi risipească temerile, în timpul nopții următoare s-a pornit un gren puternic, însoțit de ploaie. Am găsit oala lăsată în cocpit pentru a pregăti o omletă din praf de ouă, plină cu apă de ploaie. Mai târziu, în cursul dimineții, ploaia s-a pornit din nou și am dat fuga pe punte ca să instalez țeava de plastic pentru

⁴¹ Măsură de capacitate pentru lichide egală cu 0,56 l. — *N.T.*

⁴² Măsură de capacitate egală cu un sfert de galon, adică cu 1,136 l. — *N.T.*

colectarea apei din ghiu. Dar ploaia s-a oprit. La prânz s-a pornit din nou un gren; am instalat iarăși țeava și am colectat aproximativ un pint de apă sălcie. Am studiat cum curgea fiecare picătură de ploaie pe velă, pe ghiu, apoi în țeava de colectare și curând m-am convins că trebuia să schimb metoda. Apa de ploaie se scurgea de pe vela mare prin șanțul ghiului velei, dar acesta avea găuri și o mare parte din apă se pierdea. Între rafale, am corectat neajunsul și la grenul următor am reușit să colectez o găleată plină (cam 1 galon și 1/2). Apa era tot sălcie, dar nu aveam ce face pentru că nu puteam înlătura sarea din stropii aduși de grenuri și din cei care îmbibaseră deja vela. Era totuși potabilă, mai ales dacă nu beam prea multă deodată; eu o foloseam numai la pregătirea alimentelor. Știam că după vreo două ore de ploaie zdravănă și continuă, sarea avea să se spele și că atunci voi izbuti să umplu rezervoarele cu apă dulce.

Dar cele două ore bune de ploaie neîntreruptă s-au lăsat mult așteptate. Ploua intermitent, în rafale, formând o pulbere prea fină pentru a merita să fie colectată, ori cu vânt puternic, care mă obliga să reduc vela mare, așa că nu a fost chip să colectez ceva. La 14 octombrie rezerva scăzuse la șaisprezece galoane (plus jumătatea de bidon a lui Giles); socotind că am „câștigat” un surplus de 1 galon și 1/2 în grenul de la 4 octombrie, însemna că am consumat mult mai multă apă decât crezusem. Am hotărât să-mi impun un consum de apă și mai sever.

Dacă aveam motive de îngrijorare în privința apei, nu puteam să mă plâng în ceea ce privește rezerva de alimente, care era suficientă. Consumasem, bineînțeles, tot ceea ce îmi plăcuse mai mult și abia terminasem ultimul grepfrut și ultima portocală. Când am savurat portocala, m-am gândit că provenea din sudul Africii, că făcuse, aproape, cale întoarsă spre locul de baștină. La 14 octombrie mâncam ultimul cartof cu regretul că nu luasem o provizie mai mare, mai ales că este unul dintre alimentele mele preferate, care s-a păstrat și bine. Pierderea celor paisprezece duzini de ouă a fost foarte grea dar mai aveam încă praf de ouă. Aveam și cartofi sub formă de praf, dar ca să-i prepar — la fel ca și praful de ouă — îmi trebuia apă. Dar cum apa potabilă o foloseam cu porția, tot cu porția trebuia să consum și aceste alimente. Abia mai târziu mi-am putut da seama că unele tulburări pricinuite de alimentație în acea perioadă a călătoriei erau produse de lipsa proteinelor, resimțită de organism.

Zilele fără ploaie erau compensate de o vreme admirabilă, cu cer senin și mare calmă. Eram dezamăgit că nu puteam naviga mai repede, dar am fost destul de filozof ca să mă bucur de vremea frumoasă. Am întâlnit numeroase păsări și totdeauna mi-a plăcut să le observ obiceiurile. Mi-am amintit că o dată m-am oferit să arbitrez la o „Zi de întreceri sportive între păsări” și am acordat porumbei lor Cape Pigeon⁴³ premiul întâi pentru zbor elegant. Am văzut mulți albatroși, dar în

⁴³ Specie de petreli (*Daption capense*) colorați în alb-negru, ce trăiesc mai ales în mările din jurul extremității sudice a Americii de Sud. — *N.T*

această parte a oceanului erau de talie mică — sub 4 picioare — când deschideau aripile. Erau pesemne tineri, cei mai vârstnici aflându-se, probabil, la țarm, pe ouă. Numeroase păsări brune, de culoarea ciocolatei, urmăreau iahtul; cred că erau o specie de petreli pe care marinarii de pe clipere îi numeau *Cap Hen*⁴⁴. Uneori pluteau în cârduri și cârâiau în depărtare, întocmai ca găinile. Dar nu erau atât de blânde cum păreau; am văzut una care ataca un petrel.

M-a alarmat, dar m-a și interesat în același timp un mare mamifer care a înotat repede, de-a curmezișul, pe sub pupă. La început am crezut că era o balenă carnivoră⁴⁵. Aceste animale feroce pot ucide alte balene, agățându-se de spinarea lor, până când acestea cad epuizate de oboseală. M-am întrebat, ce-aș face, dacă o astfel de balena ar sări pe „Gipsy Moth“ ? Destul de îngrijorat, mi-am pus la îndemână un pistol Very, sperând să o sperii dacă se mai apropie. Deși nu sunt sigur dacă a fost sau nu o balenă carnivoră.

Pe lângă grijile pe care mi le făcea provizia de apă am mai avut necazuri și cu acumulatele care îmi furnizau curentul electric. Aveam un alternator electric, dar nu reușeam să încarc cu el acumulatele. Pentru a le încărca suficient trebuia să consum prea mult combustibil. În cea de-a doua săptămână a lunii octombrie mai aveam doar 10 galoane de combustibil și mă temeam că nu-mi va ajunge până la sfârșitul călătoriei. Foloseam acumulatele îndeosebi pentru instalația stației radio și am pus restricții severe la toate celelalte consumuri de curent electric reducând chiar și iluminatul în cabină. Era ceva în neregulă la dispozitivul de încărcare a acumulatelor și nu mă pricepeam ce trebuie să fac ca să remediez defectul. La 7 octombrie am descoperit două scurtcircuite: unul între conductorii de înaltă tensiune și carcasa alternatorului, celălalt la 3 inches mai departe, între cei doi conductori subțiri care intră în alternator. Aveam nevoie neapărat de un sfat tehnic în privința posibilităților de remediere a defectelor, sau să întreb dacă nu era cazul să deconectez complet alternatorul și să conectez acumulatorul direct la generator. Dar transmisiile prin radio erau atât de slabe, încât abia izbuteam să raportezi poziția unde mă aflam și nu puteam obține pe această cale un mesaj atât de complicat cum era cel în privința funcționării generatorului și alternatorului. Până la urmă, după aproape o lună de comunicații slabe și ratate, am reușit să stabilesc un contact cu Cape Town și să-i trimit un mesaj lui John Fairhall de la ziarul „The Guardian”, explicându-i necazurile pe care le aveam cu aparatele și rugându-l să ceară, în numele meu, consultații fabricanților respectivi. La 14 octombrie am primit răspunsul. Recepționam de vreo oră transmisia și nervii îmi erau aproape tociți. Crainicul de la Cape Town avea o voce joasă, gravă și auzeam cu greu ce spunea;

⁴⁴ Literal, „găina capului”, probabil pentru că sînt specifice regiunii din largul Capului Bunei Speranțe. — *N.T*

⁴⁵ Balenă feroce atingând lungimi de 6—9 m, neagră, se deplasează în turme mari (*Oricinus orca*). — *N.T*

citea o lungă telegramă primită de la John Fairhall conținând recomandările competente ale constructorilor aparatelor. Recomandările erau foarte complicate, iar mesajul îmi parvenea cu multă greutate; o serie de termeni tehnici îmi erau necunoscuți sau nu aveau nici o legătură în întregul context. Obosit și dezamăgit am renunțat ca să reiau legătura în dimineața următoare, la 6 ore și 45', în acompaniamentul vesel al unui răpăit de ploaie, care s-a oprit curând; am avut însă vreme să strâng o ceașcă de apă proaspătă pentru ceai. După activitatea de pe punte și aranjarea velor am început să mă ocup de aparatura electrică. O frază din telegrama lui John Fairhall întreba dacă am verificat întinderea curelelor de transmisie ale alternatorului. Nu le verificasem din cauză că la Plymouth, alternatorul a fost demontat cu scopul de a se asigura centrarea și întinderea necesară a curelelor. Am căutat prin toate instrucțiunile constructorului și am găsit cum se încearcă dacă o curea este suficient de întinsă. La verificare a rezultat că nu erau suficient întinse. La Plymouth, Sid Mashford îmi dăduse un instrument special pentru întinderea curelelor și am hotărât să le întind pe toate conform specificațiilor, înainte de a demonta alternatorul. După reglarea întinderilor l-am pornit și am obținut un curent de 22 A. A fost mare bucurie la bord! Găsisem hiba deși mă rodea faptul că nu izbutisem să mă descurc singur. Adevărul este că nu mă împac de loc cu existența motoarelor pe o nava cu vele; prezența lor mă irită și le evit cât pot.

Am împușcat doi iepuri deodată: aveam și apă și curent electric. În seara următoare stăteam confortabil în cușetă citind la lumina electrică și ascultând clipocitul plăcut al apei de ploaie curgând în rezervoare. Am avut norocul să găsesc printre cărți o isprava a lui Maigret pe care nu o citisem. Îmi place mult Simenon, fără egal în crearea personajilor și atmosferei. Spre deosebire de lugubrele romane americane în care după sute de pagini de descrieri amănunțite și plictisitoare abia ajungi să înțelegi un personaj. Simenon reușește aceasta numai în câteva cuvinte. Mi-a părut rău că nu am luat cu mine un dicționar francez, pentru că unele cuvinte și expresii moderne sau argotice nu le înțelegeam.

Cu toate necazurile avute cu apa și cu acumulatorii eram mai bine dispus și mă simțeam mai puțin extenuat după o muncă grea, decât la începutul călătoriei. Atunci nu aveam încă condiția fizică necesară și nici bună dispoziție, deși — mi-am amintit cu ironie — în februarie, înainte de plecare, petrecusem o lună în sudul Franței cu scopul de a mă pune în super-formă. De unde reiese că, de multe ori prea multă prevedere strică. Cred că atingerea cu succes a unui țel propus nu se obține numaidecât cu eforturi extraordinare. Uneori, în acțiunile întreprinse, am căutat să mă conduc după acest principiu. Mi-au revenit durerile de la picior, probabil ca urmare a faptului că neglijasem să mai beau în fiecare zi apă de mare. Este foarte important ca organismul să conțină cantitatea suficientă de sare, pentru că altfel lipsa ei se resimte imediat.

Perioadele de acalmie, fără vânt, erau poate cele mai grele. Stăm uneori în cabină, fie în picioare, fie culcat, absolut singur, cuprins de groază! În tăcerea de moarte a

imensului spațiu acvatic, cele mai mici zgomote, trosnetul pereților de care îmi sprijineam umărul, scârțâitul macaralei, toate luau proporții uriașe. Zi de zi așteptam să înceapă să bată un vânt puternic dinspre vest, dându-mi seama ce mult înseamnă pe o navă existența unui echipaj cât de mic. Atunci se poate profita de cea mai slabă adiere și obține în permanență cea mai bună orientare. Numărul de volte pe care îl puteam executa era limitat din cauza timpului dedicat somnului. Fără un timonier de fiecare schimb virarea în volte era dificilă; mereu eram obligat să reglez și să repun în funcțiune dispozitivul de cârmă automată.

În opt zile (de la 5 la 12 octombrie), iahtul „Cutty Sark“, realizase în cursa întreprinsă de el cu 1 140 mile mai mult decât mine. Părea că norocul nu avea să-mi suradă pentru că întâmpinasem cele mai potrivnice condiții de navigație cu viteză (cu excepția furtunilor). Vântul sufla sau din provă, chiar din direcția spre care doream să înaintez, sau adiau zefire slabe, alternând cu perioade de calm. Mă gândeam cu ciudă la „Cutty Sark“ care navigase ușor spre sud, ca fumul dus de vânturi puternice.

Mi-am dat seama că făcusem o greșală tactică îndreptându-mă spre partea defavorabilă (către nord) a unei zone enorme de înaltă presiune. Trebuia să navighez cât mai mult posibil spre sud ca să traversez centrul zonei, să regăsesc vânturile de vest și să profit cât mai mult de ele. Mă simțeam ca o muscă prinsă în mijlocul unei enorme pânze de păianjen. Mi-am dat scama că făcusem o prostie, pentru că această zonă anticlinală era foarte cunoscută, fiind indicată clar pe hărțile hidrografice din S.U.A. și pe hărțile cu înregistrarea presiunilor din hărțile pilot pentru Africa. Îmi găseam scuze consolându-mă cu gândul că adesea este foarte ușor să înțelegi faptele după ce s-au întâmplat. Cine știe, poate că încercând să evit această zonă anticlinală s-ar fi deplasat în aceeași direcție cu mine, sau câte alte și alte presupuneri. Este foarte greu să pătrunzi în tainele acestui gigantic și capricios sistem climatic.

Am încercat să determin zona de întindere anticlinală și mi-a fost cu totul imposibil. Judecând după vânturile pe care le întâlneam din când în când părea că treceam pe la sudul unei zone de depresiune — ciclonală — dar atunci cum se împăcau vremea frumoasă, însorită, cu înregistrări de 1 035 milibari la barometru. Toate erau extrem de încurcate pentru mine.

„Gipsy Moth“ abia se târa și eram obligat să manevrez mereu echea. Ce bine ar fi fost să fi avut tot vechiul meu dispozitiv de cârmă automată, Miranda, de pe „Gipsy Moth III“, care acționa chiar la cele mai slabe adieri de vânt. „Gipsy Moth IV“ înainta și ea mereu, cel mai adesea în direcția bună, dar o dată, când m-am urcat pe punte, am găsit-o cu prova spre nord-vest! Am traversat de multe ori suprafețe de mare calmă ca untdelemnul, cu diametre de circa 30 yarzi, punctate ici și colo de bășici. Nu mi-am dat seama despre ce era vorba. Anticlonul este un fel de gură de iad, din care doream să scap cât mai curând, știind că o dată ajuns dincolo de zona de calm și de curenții de aer inconstanți, trebuia să găsesc vânturi mai puternice. Am făcut deci tot ce a fost cu putință ca să mențin viteza iahtului, cel puțin atunci

când vântul sufla prea sălbatic din direcția opusă.

Din timp în timp, această existență calmă dar deprimantă era întreruptă de grenuri. Deși foarte rar de durată, erau puternice și mă obligau să strâng velele. După ce trecea grenul trebuia să ridic iarăși velele pe care abia le coborâsem. Eram hotărât să nu pierd de loc din viteză, ceea ce s-ar fi întâmplat dacă nu executam manevrele

corespunzătoare. Ridicarea și schimbarea velelor deveniseră o preocupare permanentă; într-o singură zi am calculat că manevrasem 4700 picioare pătrate de vele. Iată, în acest sens, un extras din jurnalul de bord (la 13 octombrie):

„6 h 5'. Coborât scondrul babord cu vela respectivă și pus scondrul la post. Viteza: 5,4 noduri.

6 h 10'. Coborât velastraiul artimon. Viteza, 4,2 noduri.

6 h 27'. Pus în Pană. După manevră, viteza a fost de 5,1 noduri.

6 h 43'. Am ridicat velastraiul artimon, în bordul celălalt 6 noduri.

7 h 5'. Coborât velastraiul mare din tribord. Am fost nevoit să execut operația, din cauză că cinci sau șase canistrele s-au desfăcut de strai. Am schimbat scota velastraiului de la babord și l-am ridicat.

7 h 47'. Montat scondrul spinakerului la tribord și învergat din nou vela. Reparat o canistrelă defectă. Vela a fost bine ridicată. Dar au apărut dificultăți la dispozitivul de cârmă automată. După reparație nava a reînceput să se mențină pe direcția justă. Este necesară ajustarea cu atenție a sarcinii pe fiecare transmisie a echei.

8 h 7'. Coborât și ridicat la loc velastraiul artimon, din cauza saniei pavilionului, care se răsucise. Am ridicat vela pusă în ordine.

8 h 10'. Terminat punerea în pană. Sper ca o nouă schimbare a vântului să nu mă oblige să reiau operația! Mai fac o observație la soare; simt un fel de gol la stomac; cred că e momentul să iau micul dejun.”

A fost o zi fericită. Vântul s-a menținut prielnic până la amiază. Apoi a început să bată în direcție opusă și la ora 13 am fost obligat să cobor atât velastraiul mare cât și velastraiul artimon. Îndată ce am manevrat velastraiul mare și am amarat scondrul, vântul și-a schimbat direcția, așa că acum era tocmai suficientă o singură velă ridicată! Deprimat, ezitam să reiau operația încă o dată, când vântul și-a schimbat din nou direcția, deci am avut dreptate s-o cobor. O velă cu scondru, care de-abia primește vântul și care din când în când se maschează, nu este într-adevăr vela cea mai bună pentru un navigator solitar și obosit.

Traversarea zonei anticiclonului Benguela (așa cred că se numește), a fost o perioadă de navigație înceată, dar dormeam bine și după un somn sănătos mă trezeam înviorat, gata să mă apuc de treburile. Am curățat soba de gătit, am șters podeaua din bucătărie și am atârnat la aerisit toate prosoapele și cârpele de șters vesela. Într-o zi mi-am oferit la cină o budincă cu melasă. Budinca era gata preparată

Într-o cutie de conserve; necesita doar 40 de minute de fierbere. Deși cerea timp cam mult, m-am apucat totuși să o prepar și am mâncat-o toată, bine stropită cu sirop din zahăr nerafinat și glucoză. Recunosc că nu toate felurile de mâncare erau totdeauna atât de bune. A doua zi, după orgia cu budincă, pe când mă pregăteam să cinez mai sobru, cu o bucată de pâine cu gem și când, tocmai îmi tăiam pâinea cu cuțitul, s-a pornit un vânt puternic însoțit de mare zgomot. Înainte de a ajunge la cocpit — „Gipsy Moth“ avea velele mascate — am fost obligat să navighez în voltă și să mă îndrept spre vest, până când am putut reveni la direcția bună. Abia foarte târziu mi-am putut continua modesta cină.

Fără teama lipsei de apă și de curent electric îmi continuam călătoria mai bine dispus, mai optimist. Chiar și „Gipsy Moth“ părea să fie în toane bune, căci după cea mai proastă săptămână de navigație din întreaga călătorie am tăiat paralela 40° S, apropiindu-mă de zona „Roaring Forties”⁴⁶ care dacă nu mugea încă, începea totuși să vuiască. Era timpul „s-o iau la stânga” și să încep una dintre cele mai lungi căi de navigație din lume, cele 7 000 mile întinse spre est, pe drumul cliperelor. Șapte mii de mile neîntrerupte în linie dreaptă (loxodromă) nu se întâlnesc în toate colțurile globului.

⁴⁶ „Cele 40° mugitoare”: zona Oceanului Atlantic, situată între 40—50° latitudine sudică, denumită astfel din cauza furtunilor puternice care de obicei „mugesc” acolo. — *N.T.*

6

Roaring Forties

După observațiile făcute la soare la amiază, în ziua de 18 octombrie, am constatat că mă aflam la jumătatea drumului spre Australia; până în acel moment parcursesem 7300 mile și mai rămăseseră 6570 mile până la Sydney. Vrând să sărbătorească parcă evenimentul, ca prin minune, vremea s-a schimbat și din închisă, cu nori cenușii, și-a dezvelit azurul senin al cerului și albastrul mai închis al mării, toate la fel de strălucitoare. Vremea senina nu m-a scutit de treburi. Aveam necazuri cu canistarele velastraiului mare, care se desfăceau mereu provocând lăsarea în jos a acestei mari vele, așa că a trebuit să le întăresc. Deoarece tocmai înainte de a se desface canistarele pusesem aluatul la dospit pentru a face pâine, am fost obligat să întrerup lucrul, lăsând vela coborâtă și să mă grăbesc să bag aluatul la cuptor, înainte de a se lăsa. După ce am pus pâinea la copt, am ieșit înapoi pe punte. Am schimbat velastraiul mare cu focul mare de 300 picioare și am constatat că iahtul mergea mai bine. Vântul și-a schimbat direcția și a trebuit să cobor velastraiul artimon pentru a naviga cât mai strâns în vânt. La coborârea velastraiului artimon am fost aproape ridicat de pe punte de lungă; este ciudat să constați cât de mare poate ajunge forța vântului și asta fără să-ți dai seama.

În jurul navei zburau mii de prioni⁴⁷. Sunt păsări drăgălașe, alb-argintii privite din jos și alb-slab-cenușii privite de deasupra. Se năpustesc ca săgețile asupra valurilor, la fel ca rândunelele. N-am observat să prindă ceva, dar probabil că găsesc totuși în apa mării cu ce să-și astâmpere foamea. Nu păreau să-i intereseze „Gipsy Moth“, credeau poate că era și ea tot o pasăre dar neînchipuit de înceată și de greoaie. În timp ce mă luptam cu vela, se ivi o ceată de delfini care începu să se joace în jurul provei, dar la zgomotul produs de coborârea velastraiului artimon au dispărut într-o clipă.

Când toate velele erau dispuse corespunzător, „Gipsy Moth“ înainta admirabil,

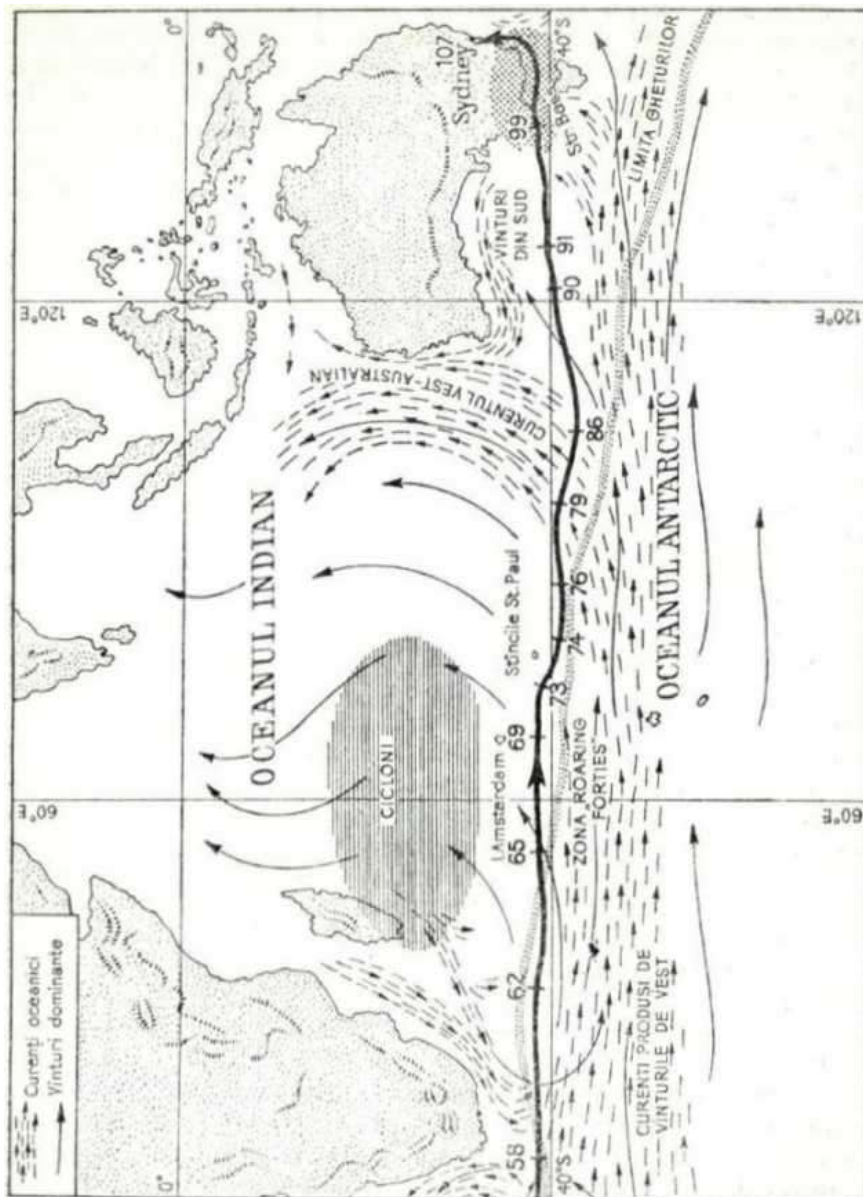
⁴⁷ Din genul *Pachyptila*, înrudiți cu petrelii. — *N.T*

travers pe vânt. Era o după amiază însorită. În timpul serii navigația a fost plăcută, căci velele și palanele erau ca adormite și, pentru prima oară de mai multe zile, nu mai asurzeau cacofonia scârțâitului palanelor și plesniturile velelor. Iahtul naviga, mândru parcă și el de comportamentul lui, iar eu mă simțeam ca pe un cal bine dresat, gonind repede, fără să-i iasă sufletul.

Am strâns hărțile Atlanticului de sud și le-am scos pe cele ale Oceanului Indian. Pe lângă numeroase hărți obișnuite, mai aveam hărțile pilot ale Oficiului hidrografic al S.U.A., hărțile curențe ale Oficiului meteorologic britanic și hărți gnomonice. Mărturisesc că era destul de emoționantă trecerea de la un ocean la altul. Pentru un navigator pe iaht, un asemenea eveniment are loc rareori în cursul unei singure călătorii!

Eram în curs de a dubla Capul Bunei Speranțe, dar mult mai la sud și vremea devenea tot mai furtunoasă. „*Roaring Forties*“ începeau să mugească cu adevărat, iar vânturile puternice se transformau brusc în furtună. Mă mai necăjeau durerile de la picior și încă mă resimțeam din cauza lipsei de odihnă. În noaptea de 19—20 octombrie, la ora 2 și 30' m-a cuprins un somn zdravăn, pentru prima dată de multă vreme, dar după ora 4 și 30' am fost trezit brusc. O avalanșă de apă se năpustise peste capătul cușetei, de la un val ce trecuse peste bord, urmată fiind de o a doua și a treia avalanșă. Era urmarea unei greșeli pe care o făcusem omițând să pun capacul la tambuchi, dar reproșurile pe care mi le aduceam nu făceau cu nimic întâmplarea mai puțin dezagreabilă. M-am sculat imediat, și punând repede ceva pe mine am coborât focul de furtună și am întors nava ca să primească vânt chiar din pupă crezând că „*Gipsy Moth*“ se va opri complet înainte ca vântul să înceapă să sufle sub arborii fără vele. Pe punte era o adevărată harababură: vântul sufla puternic și se strânsese apă multă, fie adusă de valuri, fie din cauza ploii ce cădea zdravăn. La tot pasul trebuia să mă agăț cu mâinile de câte ceva din cauza ruliului și tangajului. După ce am coborât vela am simțit că mă cuprinde răul de mare; m-am dus repede în cabină ca să mă culc din nou și mai ales încercând să adorm din nou. N-a fost chip. Abia apucasem să mă dezbrac de hainele de lucru că „*Gipsy Moth*“ și-a schimbat direcția. A trebuit să mă îmbrac la iuțeală și să ies cât mai repede pe punte. „*Gipsy Moth*“ se întorsese și așezându-se între valuri refuza să mai asculte de cârmă și să ia alt cap. Am observat că paleta dispozitivului automat era deplasată și că nu mai acționa asupra cârmei. Cu speranța de a aduce pupa în vânt am hotărât să las la apă ancora plutitoare la pupă. Am executat operația după ce am pregătit mai întâi o cheie de lanț, un tambur de lanț, o bucată de frânghie și ancora plutitoare de la postul din provă. N-am avut succes; iahtul nu era în stare să transmită ancorei plutitoare forța de a întoarce pupa.

Cu arborii fără vele, în furtună, „*Gipsy Moth*“ nu avea altceva de făcut decât să stea nemișcată, cu velele strânse și cu echea îndreptată spre bordul de sub vânt, travers pe vânt și între valuri. După cele întâmplate eram convins că, având arborii fără vele, nava nu putea fi adusă în situația de a naviga cu vânt din pupă pe un



De la Capul Bunei Speranțe la Sydney

anumit traseu. Fără un foc de furtună pe straiul arborelui trinchet, cârma nu o putea orienta. Era o întâmplare foarte neplăcută pentru că pe timp de furtună, navigând cu vânt din pupă, ar fi atins viteza maximă de 8 noduri. Nu mi-aș fi închipuit vreodată că se putea întâmpla așa ceva! Cu arborii fără vele „Gipsy Moth III“ se guverna ușor cu vânt din pupă, sau chiar dintr-o coastă; la fel, iahtul „Figaro”, construit după planuri americane, se guvernase foarte ușor când am străbătut cu el, într-o noapte Canalul Mîneicii, cu arborii fără vele, pe timp de furtună puternică.

Situația era destul de grea. Vântul sufla cu 55 noduri și iahtul era aruncat dintr-o direcție, într-alta. Apa continua să năvălească prin bocaportul cabinei de fiecare dată când un val trecea peste punte. Sextantul, pe care din motive de siguranță îl depozitasem în cușeta din cabina — și din fericire în cutia sa — l-am găsit răsturnat pe podea. Pe când mă aflam în cocpit a trecut un val peste mine, fără să mă lovească prea tare, poate din cauză că stăteam pe loc. Apa era surprinzător de caldă, în schimb aerul era rece și tăios din cauza grindinei.

Paleta dispozitivului de cârmă automată s-a defectat. Se tăiase bolțul și suportul care o fixau de arborele sau axul său vertical și am avut mare noroc că n-a fost smulsă. Nu puteam să o repar pe vânt puternic și mare agitată, așa că nu-mi rămânea decât să o amarez provizoriu.

Furtuna a ținut toată ziua. Din când în când, vântul părea să se mai liniștească și profitam de așa-zisa acalmie ca să văd dacă puteam începe să mă ocup de dispozitivul cârmei automate. Într-un asemenea răstimp mai liniștit am izbutit să demontez safranul dispozitivului și să-l transport în interior, ca să nu mai fie izbit cu atâta putere de valuri. M-am mirat că paleta nu zburase în aer. Dar așa cum se-nîmplă după perioadele de acalmie, vântul s-a întetit din nou și n-am reușit să încep reparația. Ancora plutitoare lăsa în urma ei o dără albă de spumă, stârnind uimirea păsărilor marine. Urmărindu-le zborul în vântul puternic, conturând parcă pantele valurilor, am mai uitat de necazuri. La ora trei după amiază păsările nu mai aveau însă cu ce să se distreze pentru că s-a rupt parâma și ancora plutitoare a dispărut în valuri.

Un val puternic a izbit iahtul și l-a rotit ducându-l cu capul spre nord-vest. Ca să-l readuc la direcția de mai-nainte ar fi trebuit să ridic o velă, dar operația era prea grea. M-am consolată cu gândul că nu avea importanță în ce direcție își avea nava capul, căci aruncată fiind când într-o parte, când într-alta, era greu de spus dacă ea înainta cu adevărat.

Prins de treburi și de griji n-am băgat în gură nimic timp de 24 de ore și nu-mi era foame de loc. Am notat grăbit în jurnalul de bord: „Simt un fel de greață care îmi taie pofta de mâncare. Nu a fost o zi dintre cele mai fericite, dar putea fi mai rău. Afară e foarte frig”.

La căderea nopții am reușit să pun iahtul în mișcare. În sfârșit, vântul s-a calmat atât cât să am timpul ca să pot ridica micul foc de furtună și să pun nava în pană.

Am improvisat o reparație a dispozitivului automat cu ajutorul unui cablu, dar aparatul tot nu lucra iar safranul era încă pe punte. Am amarat echea astfel ca să profit de tendința navei de a se menține travers, și am lăsat toate lucrurile baltă până a doua zi dimineată. Condițiile de navigație erau încă destul de grele, dar cel puțin avansam. Valurile erau impresionante și simțindu-le destul de aproape pe când lucram pe punte aveam impresia că va trebui să fac eforturi desperate ca să le pot rezista. Când un asemenea monstru se năpustea cu furie credeam că mă va înghiți cu iaht cu tot. Dar de fiecare dată „Gipsy Moth“ reușea să se ridice din nou. Unele valuri care izbeau cu răutate în iaht, le-am botezat „ciocane“. Cred că erau cele care se formau cam la 25 yarzi distanță de navă. Unele păreau să fie înalte de 100 picioare dar cred că în general atingeau 40. Se jucau cu iahtul rotindu-l și zvîrlindu-l de colo, colo. Am meșterit la cârma automată și când am coborât în cabină, am constatat că aveam capul cu 40° față de direcția urmată, astfel că a trebuit să merg din nou să reglez dispozitivul. Am ajuns la concluzia că pe astfel de valuri mari, care roteau nava cu un unghi de 45—60°, dispozitivul de cârma automată nu reușea să acționeze.

Dar iată că s-a ivit și al treilea cusur al navei: nu reușea să mențină capul când se afla pe creasta unui val; se rotea brusc și cădea travers pe vânt și între valuri. Câteodată cârma automată reușea s-o readucă la capul normal, dar deseori, când paleta era răsucită la 60° față de un vânt cu intensitatea de furtună, presiunea pe paletă era prea mare. Dacă cuplajul de siguranță n-ar ceda, paleta s-ar rupe. A cădea travers pe vânt era primejdia cea mai de temut a cliperelor. Pivotând travers pe puternicele furtuni obișnuite în apele antarctice, ele își plecau catargele și dacă velele intrau în apă, de cele mai multe ori naufragiau. Pentru „Gipsy Moth“ pericolul de naufragiere nu era tot atât de mare ca pentru clipere, căci nava putea supraviețui unei lovituri de valuri care ar fi fost fatală unui cliper; dar în schimb ambardeele erau serios dăunătoare pentru dispozitivul de cârma automată. Nu le puteam evita decât reducând suprafața velor, ceea ce nu era necesar în mările nordice. Aceasta era o piedică importantă în calea planurilor mele, căci speram să realizez performanțe de lungă durată datorate vânturilor din vest, în călătoria spre sud. Înaintea plecării sperasem că o navă lungă, ușoară, așa cum era „Gipsy Moth“ va realiza performanțe de câte 250 mile în fiecare zi. Nu sunt constructor și poate că opinia mea în această privință nu putea să aibă o prea mare greutate, dar aveam o lungă experiență de navigator. După mine tendința navei de a se roti brusc era datorată etravei prea scurte și insuficientei aderențe la apă, la care se adăuga și lipsa de stabilitate a carenei, ceea ce necesita pentru acționarea cârmei, o sarcină excesivă pe eche.

În multe locuri am constatat infiltrații de apă; am întocmit o listă a acestora:

- la suportul gheretei, peste chiuveta de spălat vesela;
- la suportul gheretei, peste primus;
- la îmbinarea gheretei în jurul primusului; curge foarte rău;
- la suportul aflat deasupra capătului cușetei de cart;

- de ambele părți ale bocaportului (după cum se înclină nava) apa pătrunde în cabină;
- la toate șuruburile care fixează capacul tambuchiului;
- la partea de jos a cușetei de cart, sub marginea dinspre afara bordului, a scaunului din cocpit;
- de la punte, lângă capătul cușetei aflate în cabină, spre babord
- la dulapul de la prova tribord; toate lucrurile din interior sunt umede;
- robinetul de fund din toaletă ;
- ambele ventilații, când sunt închise.

Mă forțam să mănânc ceva ca să-mi mențin rezistența, așa că am ronțait câțiva biscuiți cu mentă. N-am fost prea fericit inspirat, căci mușcând dintr-un biscuit mi-am rupt un dinte de la jumătate. Noroc că n-am înghițit bucata ruptă odată cu biscuitul; am păstrat-o în speranța că-mi voi repara dintele. Nigel Forbes, dentistul meu, mi-a dat înainte de plecare un ciment pentru reparații dentare, așa că sosise momentul să-l folosesc. Dar n-am putut să mă apuc imediat de dentistică, pentru că marea era încă prea agitată. Am curățat și răzuit bucata de dinte după instrucțiuni și am pus-o cu grijă într-un pachetel în așteptarea unei ședințe de lucru în scaunul dentar cu autoservire de pe „Gipsy Moth“. Mi-am preparat o ceașcă de ceai și m-am culcat.

În timpul nopții m-am sculat de două sau trei ori pentru a controla transmisiile echei. Voiam să încerc menținerea capului la 90° față de vânt, fără să schimb vela de la un bord la altul. Bătea un vânt al dracului de puternic, totuși, de bine, de rău, am fost în stare să trag un pui de somn. Pe la șase dimineața „Gipsy Moth” s-a pus în pană și a început un raliu nebunesc. Am constatat că aveam capul spre vest-nord-vest. Era frig și vreme posomorită totuși am început să repar cârma automată; nu mai funcționa aproape de loc. Am pierdut o oră cu îmbrăcatul, preparatul ceaiului, adunarea sculelor și tot învârtindu-mă de colo, colo până ce m-am apucat de lucru. Raliul era îngrozitor și mă simțeam slăbănog ca un șoarece pe jumătate mort de foame. Două ore mai târziu, notam în jurnalul de bord:

„9 h 9'. în sfârșit s-a făcut. Am reparat paleta, am lăsat la apă safranul dispozitivului care a preluat comanda navei; sunt ridicate vela artimon și velastraiul trinchet. Vântul a slăbit și ar trebui să ridic mai multă velatură, dar am declarat grevă pentru că am de gând să-mi prepar mai întâi un ceai. După o furtună de 40—50 noduri valurile se îngărmădesc îngrozitor și nu este o plăcere să repara paleta automatului stând agățat de capătul navei. Sunt bucuros că am scăpat doar cu atâta. Iată, și cafeaua este gata“.

În acea zi am putut să comunic destul de bine prin radio cu Cape Town ceea ce mi-a dat o mai bună dispoziție. În toată această parte a călătoriei m-au plictisit

nespus condițiile grele în care am stabilit legăturile radio, iar când puteam comunica un mesaj ziarelor cărora le eram îndatorat pentru ajutorul dat ca să pot întreprinde călătoria, eram foarte bucuros. Eram tare amărât când nu izbuteam să stabilesc legătura cu stațiile de radio, căci detest să nu-mi pot ține promisiunile. Când reușeam să stabilesc o legătură în condiții necorespunzătoare o terminam istovit. Pentru o telegramă de 250 de cuvinte îmi trebuiau o oră și douăzeci de minute la capătul cărora abia îmi trăgeam sufletul.

Navigația decurgea ceva mai bine; am recăpătat pofta de mâncare și la 22 octombrie notam în jurnal următoarele:

„Un mic dejun strașnic:! O ceașcă de cacao fierbinte cu zahăr, banane deshidratate, un fel de clătită cu ceapă (cu pretenția de a înlocui omleta din praf de ouă!), pâine integrală de casă, prăjită, cu marmeladă de lămâi, o ceașcă de cafea”.

Am pierdut o oră încercând să repar dintele rupt cu cimentul pe care mi l-a dat dentistul meu la plecare. Am reușit să cimentez bucata ruptă, dar în cursul operației am cimentat și o bucățică din tamponul de vata pe care-l puseseam în gură pentru a ține limba îndepărtată de dinte. Am lăsat acolo și restul de vată, fiindu-mi frică să o scot, ca să nu iasă odată cu bucata de dinte pe care abia reușisem s-o lipesc.

Am găsit pe punte un splendid calmar ⁴⁸ lung de șase inches. Avea o culoare plăcută, pestriță ca o carapace de broască țestoasă, cu totul diferită de cea ștearsă, a calmarilor întâlniți mai înainte. Părea tocmai bun pentru o ciorbă, dar n-am avut curajul să-l mănânc.

Îmi petreceam mult timp observând cu mult interes comportamentul păsărilor. Prionii dădeau târcoale nebunești iahtului. Părea că le place să zboare la adăpostul contra vântului format de vele și cred că îi intriga turbionul neașteptat provocat de vele. Le-am aruncat câteva boabe de grâu, dar nu i-au interesat. În timp ce goleam găleata de resturile de la bucătărie, am lovit-o cu zgomot de parapet; cât ai clipi s-au adunat în jurul navei o mulțime de *Cape bens* (petreli albi ce scot țipete ascuțite), năpustindu-se asupra resturilor de mâncare. De câte ori se repeta scena, îmi spuneam că față de cantitățile uriașe de deșeuri aruncate de pe un transatlantic, resturile de legume zvârlite de mine măsurau cam cât o lingură, căci îmi drămuiau proviziile cu grijă; probabil că meschinăria mea îi dezgusta pe petreli.

Tot în aceste zile am început să întâlnesc albatroși adevărați deosebiți de păsările asemănătoare văzute până atunci; poate că-i mai întâlnisem și până atunci dar erau, probabil, pui de talie mică în comparație cu exemplarele mari de acum, păsări splendide ce se avântau în zbor cu o deschidere a aripilor de cel puțin opt picioare. Din păcate, dintele reparat n-a ținut de loc. S-a dezlipit în timpul cinei, când am încercat să mușc ceva. Poate că de vină era bucățica de vată rămasă în ciment. Am repetat operația de asta dată fără vată, dar n-am avut mai mult succes. Până la sfârșit

⁴⁸ Gen de cefalopod (*Loligo*), cu corp ascuțit ca un tăiș, având în jurul gurii zece tentacule dintre care două mai mari. — N.T.

m-am mulțumit să netezesc marginile neregulate ale restului de dinte rămas în maxilar.

Așteptasem cu teamă să pătrund în zona „Roaring Forties”. Temerile s-au adeverit? Nu este prea mare frecvență de iahturi și în prezent doar puține nave, de toate felurile, mai trec pe aici, căci de la deschiderea Canalului Suez vapoarele au o rută spre Australia cu totul diferită. După cele citite în jurnalele de bord, ale cliperelor rămăsesem cu impresia că acolo băntuie un vânt puternic ce suflă în permanență împingând navele zi de zi spre est. Dar realitatea era cu totul alta. Cliperele au realizat, e adevărat, performanțe memorabile, dar au trăit și zile (chiar săptămâni) de dezamăgiri exasperante. Apoi, din jurnalele de bord ale unor nave mari se pot trage concluzii cu totul greșite în privința comportării lor în apele oceanului, căci velierele, ca de pildă „Cutty Sark”, „Termopyle” și altele de aceeași categorie erau enorme în comparație cu „Gipsy Moth”. Un vânt foarte puternic, care pe mine, navigator solitar, mă forța să stau cu velele strânse, în voia lui și a valurilor, pentru navele mari era o briză tocmai bună pentru navigație. Aveam destulă experiență în navigația solitară pe nave mici pentru a-mi putea face o idee justă despre aceste realizări, dar de cele mai multe ori concluziile raționale nu se prea împacă cu realitatea trăită. Din cele citite și studiate de mine despre călătoriile cliperelor, în primul rând mă așteptam ca în zona *Roaring Forties* vremea să fie mai ales *constantă*. În realitate acolo vântul a fost mai tot timpul capricios, cu o singură deosebire, de loc favorabilă mie și anume, dintre joaca nebunatică a unui pisoi și zbenguiala unui pui de tigru. Greenurile nu alternau domol ca schimbările de viteză la un autoturism — de la 20 la 25—30 mile/oră; semănau mai repede cu schimbările de viteză dintr-o înverșunată cursă automobilistică în care bolizii trec aproape brusc de la 20 la 90—110 mile/oră. M-am împăcat greu cu solitudinea acestei pustii părți de lume pentru care nu găsesc cuvinte să o descriu. În Atlanticul de nord, deși la fel de violent, chiar înspăimântător, uneori simți un fel de ambianță spirituală ca și cum prezența celor ce au navigat și au pierit pe acele meleaguri ar mai dăinui încă. Aici, în apele antarctice domnește un imens pustiu în care te simți la distanțe cosmice față de restul lumii.

Duminică, 26 octombrie, pe când pregăteam micul dejun am avut o întâmplare destul de neplăcută. Înainte de plecarea din Anglia, Sheila Scott îmi dăruise un ursuleț de jucărie care stătea cocoțat pe o stînghie lângă postul de radio. Cădea mereu de la locul lui și în dimineața aceea, ca de multe ori altă dată, m-am plecat să-l ridic. Cu ursulețul într-o mână încercam să străbat cabina agățându-mă din loc în loc cu mâna cealaltă, când o ambardee violentă m-a surprins neprișnuit lovindu-mă zdravăn de masă. Când mi-am revenit, coastele de sub brațul drept mă dureau foarte tare. Am crezut că mi-am rupt câteva, dar la pipăit n-am simțit nimic în neregulă. Mi-a venit în minte atunci o veche învățătură marinărească care spune că: *niciodată să nu te miști în cabină fără să te (ii agățat cu mâna, sau cel puțin să te fi asigurat de următorul punct de sprijin, astfel ca să-l poți apuca imediat, în*

cazul unei ambardee. Când un val lovea nava dintr-un bord aceasta intra în ambardee cu violență. Durerile din coastă au mai cedat și m-am consolată cu gândul că puteam să mă lovesc mai grav; totodată accidentul a avut darul să-mi mai reamintească unele reguli în legătură cu viața la bord.

După accident am luat micul dejun, apoi am ieșit pe punte pentru a înlocui vela de capă cu vela mare. Vântul avea tendința să se liniștească și mi-am dat seama că trebuia să ridic vela mare cu care nu mă prea împăcăm căutând să o folosesc cât mai puțin posibil. În primul rând, manevrarea ei necesita multă forță fizică și apoi trebuia să alerg de colo până colo, de la arbore la cocpit, cam de șase ori în timpul unei ridicări. Ca să ridic vela începeam prin a slăbi sarturile; apoi modificam reglajul cârmei automate pentru a orienta capul mai în vânt și în același timp ca partea de sus a velei să nu lovească straiul de la pupă. În timp ce vela era ridicată, mai făceam câteva curse pentru a fila scota; după aceea, patarea straiului inferior trebuia slăbită și legată la un alt strai. Iată de ce evitam să folosesc vela mare. E drept, suprafața ei dublă față de cea a velei de capă, acționa mult mai puternic, și după ce o ridicam și o aranjam, era mai eficace. În plus, era vela folosită pentru colectarea apei de ploaie, de care aveam atâta nevoie, rezervoarele fiind aproape golite. Dar omul știe să se adapteze la orice situație așa încât înainte de sfârșitul călătoriei pusesem la punct o metodă de a ridica vela mare fără nici o dificultate chiar la un vânt de tăria 6 și navigând cu vânt din pupă.

În seara aceea am avut un accident stupid la greement. Sartul de la tribord era slăbit din vinci și legat de un alt sart, astfel ca vela mare să nu se frece de cablu. Treptat, legătura s-a deplasat în sus, între cele două sarturi, ajungând aproape de cruceta inferioară. Ca urmare, atunci când a fost necesar n-am mai putut întinde sartul cu vinciul. Timp de o jumătate de oră am încercat să cobor legătura cu ajutorul unei cângi, dar n-am reușit. Apoi s-a întunecat și am hotărât să amân operația pentru a doua zi, pe lumină, când aveam intenția să mă cațăr pe arbore ca să desfac legătura. Mă îngrijora însă siguranța arborelui, cu straiul neîntins; noaptea la 1 h 30' am ieșit pe punte și am aprins reflectorul fixat pe arbore. Acesta părea să nu fi suferit nici un accident dar n-am îndrăznit să strâng mai mult vântul, așa cum aș fi dorit. La 5 h 30' am ieșit pe punte pentru a pune în regulă straiul și am mai încercat o dată să-l desfac, înainte de a mă cățăra pe arbore. La cel mai lung baston de pavilion (5 picioare și 6 inches) am fixat un cuțit de sculptat lemn, lung de un picior. Cuțitul avea o lamă ascuțită, îngustă. Îl luam cu mine la bordul diverselor mele nave de cel puțin zece ani dar abia acum îl foloseam pentru prima dată. Stând în picioare pe ghiul velei mari ajungeam tocmai la legătura de nailon dintre cele două șarturi. Am început s-o tai cu cuțitul și după oarecare efort, am reușit.

În timp ce lucram la sart, „Gipsy Moth” galopa pe o mare verde-cenușie. Înclinarea era destul de neplăcută, dar am lăsat vela mare ridicată, sperând că vântul își va schimba direcția și va da navei o alură mai bună, așa că am coborât în cabină ca să trag un pui de somn. Socoteala mea a fost greșită; în loc să-și schimbe direcția, a început să sufle din provă și curând „Gipsy Moth” strângea vântul dintr-o rafală

de sud-est. Am muncit din greu ca să readuc vela mare în poziție mai bună și m-am considerat ghinionist căci după hărțile-pilot din S.U.A., în această zonă a oceanului vântul de sud-est suflă foarte rar. Notam în jurnalul de bord: „Ce ghinion să ai de-a face cu vânt din est, în zona *Roaring Forties*.”

În următoarele 24 de ore vântul a continuat să fie potrivit, cu intervale de adieri slabe (1° Beaufort), favorabile, dar niciodată de calm complet. Am tot ridicat și coborât velele, căutând mereu să le reglez astfel ca să exploatez la maxim posibilitățile iahtului, până când am căzut frânt de oboseală și de somn. În fine, în dimineața de 25 octombrie vântul a reînceput să sufle din vest și în același timp să devină mai puternic. Am trecut din nou printr-o mare primejdie. Cred că tot eu sunt de vină pentru că n-am reușit să mă agăț la timp de ceva ca să mă susțin; poate că din cauza oboselii nu eram în cea mai bună formă pentru a face față unei împrejurări neprevăzute. Pe când încercam să mănânc ceva, de dimineață, a izbucnit un gren teribil de puternic. Mi-am luat la repezeală haina vătuită și am alergat în cocpit, încălțat doar cu papuci, pentru a pune nava la capă. Din cauză că aveam atât de multe vele ridicate, nu reușeam să acționez echea nici chiar cu ajutorul parâmelor, după ce am deconectat paleta. Mai târziu, mi-am dat seama care era greșeala; deconectasem paleta dispozitivului automat dar trebuia în același timp să deconectez și transmisiile care leagă cârma automată cu echea. Împingeam echea împotriva enormei rezistențe a safranului blocat al cârmei automate. Am dublat eforturile și deodată cârma a răspuns. Înainte de a putea controla efectul manevrei, „Gipsy Moth” s-a pus în pană.

S-a auzit o pârlătură: ghiul fiind forțat, şușta a smuls un pontil de la punte. Deplasându-se, glisiera scotei velei mari a trecut ca glonțul prin șina respectivă, rupând opritoarea înșurubată la capătul șinei; ținând două părți din scotă glisiera a ieșit din șină.

Am fost obligat să pun din nou în pană, căci velele arborelui trinchet erau de celălalt bord. Nu am observat că atunci când ghiul a trecut prima dată la tribord, balansina care lega arborele de capătul ghiului se agățase de cruceta superioară; este de mirare că acea cruceta nu s-a smuls când am pus din nou în pană și meritul a fost al greementului și ai lemnului din care era construită arborada. Tot timpul am stat în papuci, cu capul descoperit, fără centură de siguranță. Noroc că depozitasem o centură de siguranță în chesonul din peretele cocpitului. M-am muncit ca să-mi pun centura, mi-am scos papucii și i-am aruncat jos în cabină, pentru a-i feri de umezeală. De altfel, încălțat cu papucii nici nu puteam ieși din cocpit, căci neavând talpă antiderapantă eram în pericol să alunec.

Îndată ce am amarat echea, deci aveam suficientă vreme înainte ca nava să execute o voltă sau să vireze de bord din proprie inițiativă, am traversat puntea până la provă, în picioarele goale. Am coborât vela mare lăsând cea mai mare parte a ei (baza) să intre în apă; ghiul era acum travers pe navă. Apoi am coborât velastraiul mare și focul, de fiecare data legând funga după ce am desfăcut-o de partea

superioară a veleii; mă feream acum de fungi care să fluture în jurul crucetelor! Am lăsat velele îngrămădite, târându-se parțial în apă. Părăsind cocpitul, am filat fungia veleii artimon, sperând că aceasta va coborî de la sine. Dar nu s-a întâmplat cum speram, ba chiar vela s-a sfâșiat. Mi-am spus: „Atâta pagubă ! Noroc că n-a fost mai rău“.

Întorcându-mă la ghiul veleii mari am observat că balansina se agățase de partea de vânt a crucetei. Mai întâi am înfășurat și legat vela în trei locuri pentru a-i reduce suprafața — sufla un vânt de cel puțin 45 noduri — apoi am adus ghiul în axul navei, trăgând de gaiul de vânt. Cum am reușit să prind capătul ghiului, am desfăcut balansina și am lăsat ghiul pe punte, amarându-l. Apoi am ridicat focul de furtună și am cuplat cârma automată, îndată ce „Gipsy Moth“ și-a reluat mersul. M-am grăbit să procedez astfel de teamă ca nu cumva cârma automată să se deterioreze când „Gipsy Moth“ cădea travers și valurile o loveau cu violență, zguduind întreaga navă cu un zgomot înfiorător.

În asemenea momente critice, curios, gândurile îți sunt detașate de la lucrurile principale. În timpul punerii în pană și a necazurilor ce au urmat, grija mea principală a fost să nu mi se smulgă ochelarii, nefiind protejați de viziera șepcii. În dimineața aceea proiectasem să fac o baie generală; m-am gândit că cel puțin picioarele și-au luat un avans în această privință în timpul nopții, cât am stat cu ele goale pe punte.



„Gipsy Moth IV” (fotografie realizată de Colin Rylie, de la ziarul „Sydney Telegraph”)



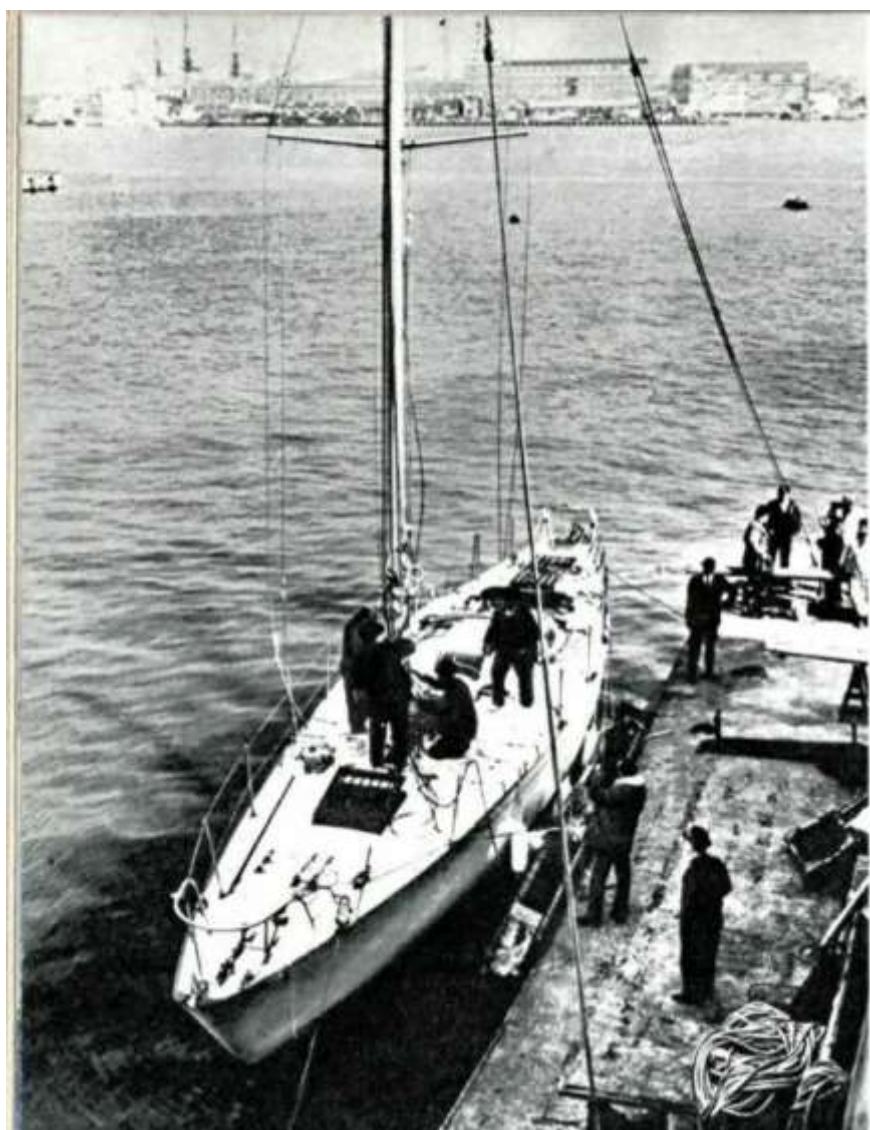
Trei pești zburători au căzut pe punte (autorul)

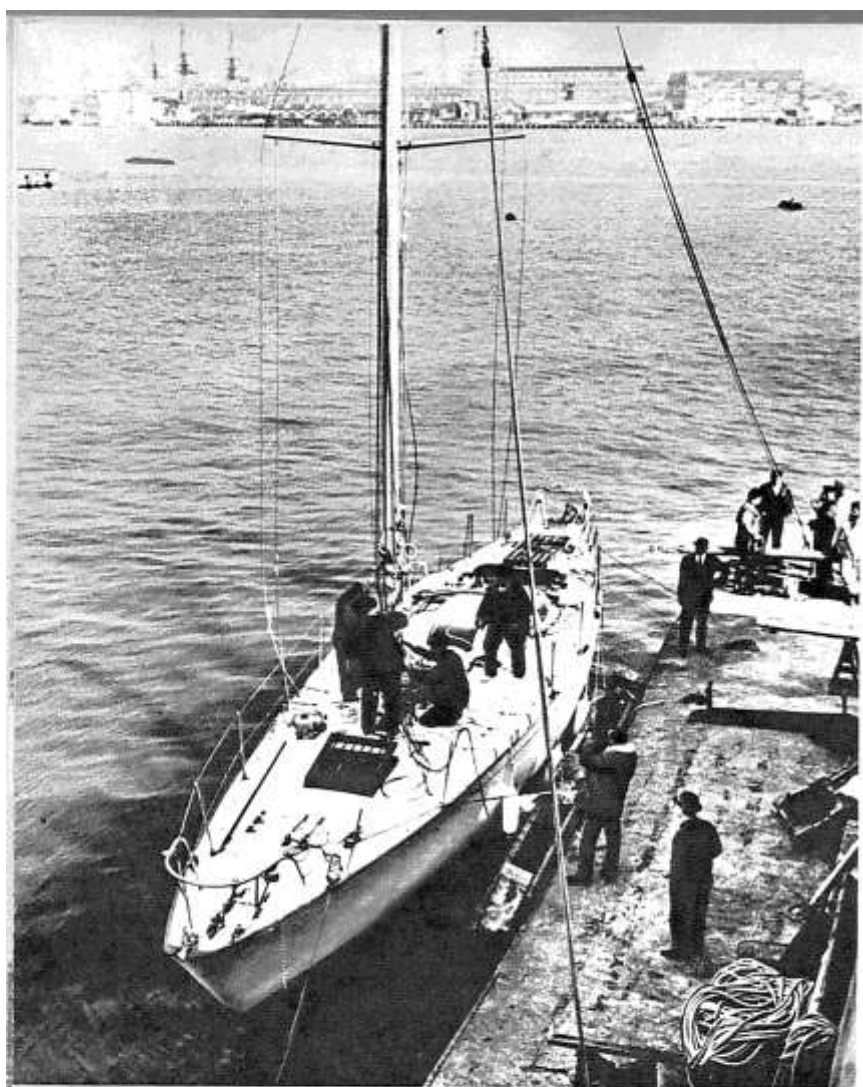
Instantaneu luat din cabină (autorul)





Lansarea navei „Gipsy Moth IV”, martie 1966 (foto *Eileen Ramsey*)

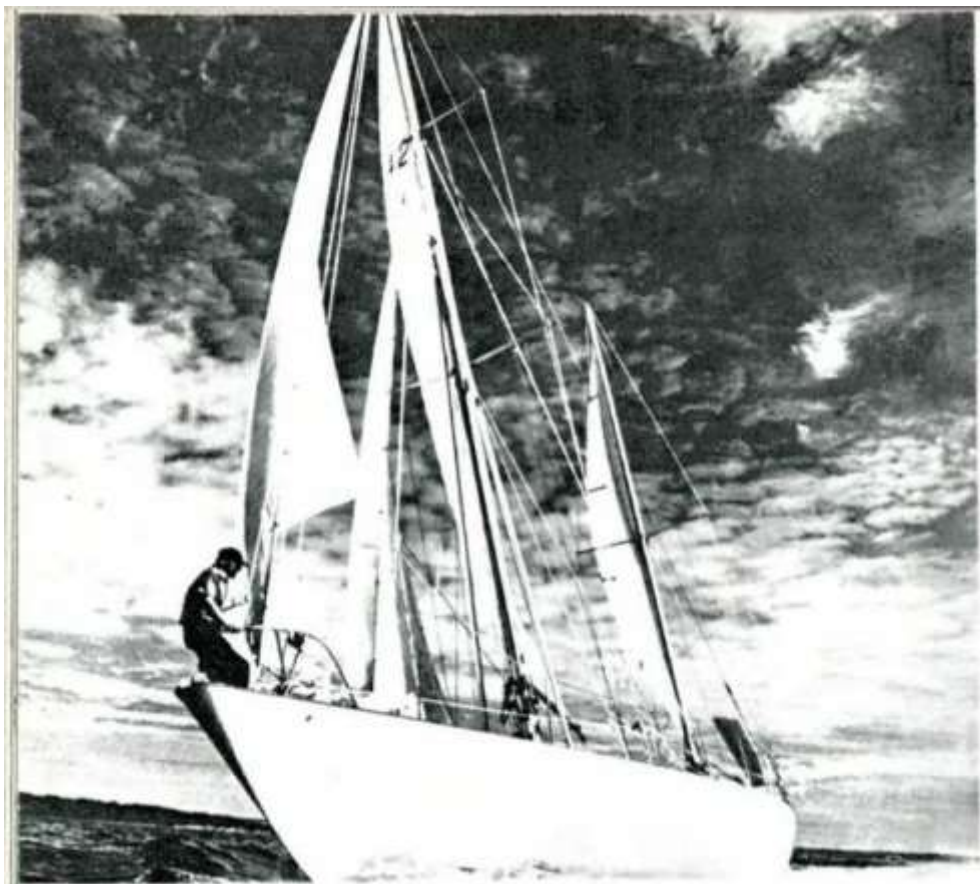




Fixarea catargului (foto Eileen Ramsey)



Probe in Canalul Solent înainte de reballastare (foto *Eileen Ramsey*)



Probe in Canalul Solent înainte de rebalastare (foto *Chris Smith*, de la „The Sun”)



Gipsy Moth IV trece prin fața velierului Cutty Sark (foto Chris Smith, de la «The Sun»)

Plecarea de la Plymouth, 27 august 1966 (publicată în «The People»)





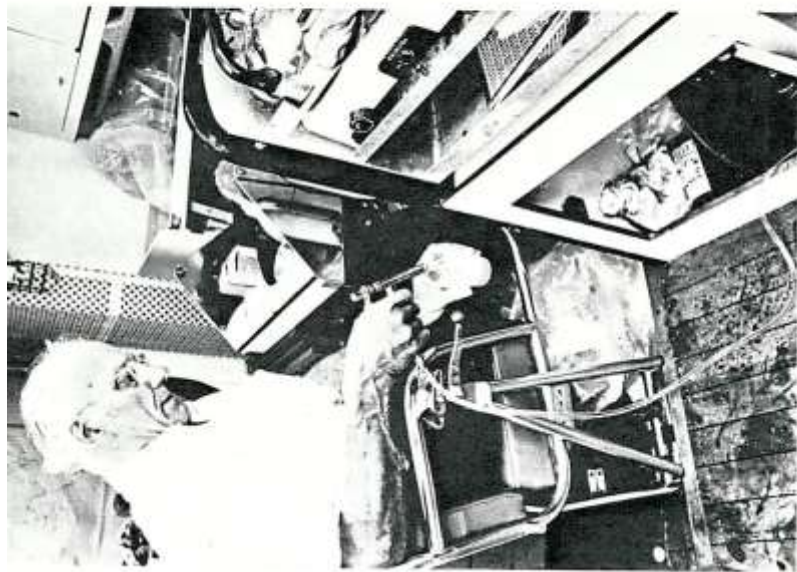
Navigind prin Canalul Minecii (»Sunday Times«)



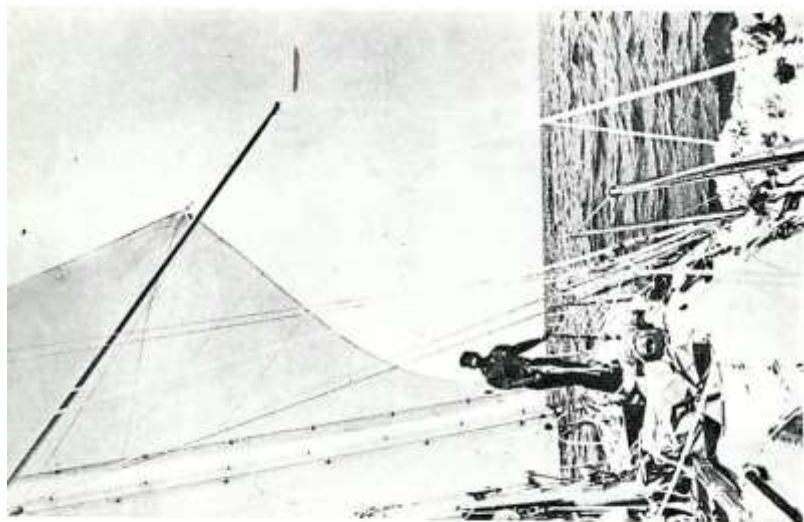
Sus: Panoul cu aparate văzut de pe cușeta de veghe (autorul)

Jos: Înclinat cu 35° iahtul înaintează cu 7 noduri și jumătate (autorul)





L'a pahar cu bere (The Sunday Times)



Ridicarea unei vele pe scundral din tribord (autorul)



Spălățul pe navă (autorul)



Reglarea velilor (autorul)



In cală sencă la Sydney („Sunday Times“)

7

La un pas de catastrofă

Acum înțeleg de ce această parte pustie a oceanului se numește „Roaring Forties”: din cauza zgomotului pe care vântul îl face în greementul navelor. Nu e propriu-zis un muget, dar nu știu cum i s-ar putea spune altfel; este un zgomot puternic, covârșitor, care nu se întâlnește decât între aceste latitudini. Pe vremea cliperelor, cu pădurea lor de arbori și greemente, probabil că zgomotul era înfiorător.

Simțământul de izolare continua. Oceanul Indian de sud nu seamănă cu celelalte mări pe care le-am mai străbătut. Este greu de zugrăvit în cuvinte cum arătau apele antarctice în acele luni de primăvară. Am traversat Atlanticul de nord de șase ori, dintre care de trei ori solitar; acolo am întâlnit și vânturi de până la 100 mile pe oră, dar când mă gândeam la ele, mi se pareau foarte docile față de vârtejurile din apele antarctice. Aici valurile erau violente, răutăcioase, înspăimântătoare. Sub impulsul hulei imense, nava lua accelerații teribile. Nu se putea determina viteza. De pe punte mi se părea redusă; spuma și întreaga suprafață a apei se mișcau și ele cu rapiditate, încât era dificil să faci o apreciere.

Grenurile se succedau ca după un program bine stabilit. În jurnalul de bord se repetau fraze ca acestea:

„O rafală de 45 noduri a amenințat să culce complet nava. Nu știu dacă a fost sau nu începutul unei noi furtuni.

Se succed valuri enorme; din când în când câte unul ridică pupa pe dedesubt și o face să pivoteze.

După ce am coborât velastraiul trinchet, era atâta liniște în cabină, încât am ieșit din nou și am mers în cocpit ca să mă conving dacă nu cumva ne-am oprit pe loc. Vântul sufla încă cu 30 noduri, dar navigam cu circa 6 1/2 noduri.

Ruliu și derive puternice.

Navigație destul de dificilă, pe vânt puternic.

Luna strălucește printre nori ca pentru a demonstra cât de obișnuite sunt toate acestea pentru ea.

Pocnituri, zgomote infernale, izbituri, toate deodată, probabil când două sau trei valuri se încăleacă unul peste altul.”

Grenurile repetate aveau și părți bune; deseori soarele continua să strălucească

chiar atunci când vântul biciuia cu furie mare. Nu era un lucru normal. În Atlantic, de obicei, grenurile sunt însoțite de o mare cenușie, cu cer plumburiu. Mă bucuram de strălucirea soarelui din apele antarctice, pe vreme de furtună, dar părea ceva ciudat, nelalocul său. Cum putea soarele să strălucească atât de vioi când condițiile erau atât de aspre pentru noi ceilalți?

Pentru mine, aceste perioade de calm aproximativ erau încercări extrem de istovitoare. În repetate rânduri nava vira cu toate velele mascate. Eram obligat să fac voltă în vânt și să pun din nou în ordine vela mare și vela artimon. Perioadele de calm aproximativ durau șapte sau opt ore, de obicei noaptea. Tot mereu făceam curse dus-întors la cocpit pentru reglarea velor și eram fericit când reușeam să dorm două ore pe noapte. În timpul perioadei de calm, fiecare hulă era însoțită de o adiere de vânt. Mai întâi valul împingea nava, încât velele se mascau, iar când creasta valului era depășită, o briză slabă sufla din direcție opusă.

În jurnalul de bord se repetă mereu expresia „mascate”. Aceasta însemna de fiecare dată că eram obligat să fac voltă în vânt și să reajustez cel puțin vela mare și vela artimon, apoi timp de o jumătate de oră sau chiar o oră întregă să mă străduiesc să conving cârma automată să-și reia misiunea. Această dificultate o puneam pe seama lipsei de echilibru al velor sau al carenei, sau poate a ambelor în același timp. Cea mai mică schimbare de vânt modifica complet echilibrul, nava își schimba direcția și cârma era atât de greu de acționat, încât comanda automată nu reușea să facă față. La 29 octombrie notam în jurnalul de bord:

„Mi se frânge inima de necaz că pe vreme frumoasă, însorită și cu un vânt admirabil pentru navigație, nu pot înainta decât cu cel mult 5 noduri. Suprafața mării este ca untdelemnul, dar «GipsyMoth» brăzdează apa, improșcând cu prova țâșnitori mari de stropi; trei valuri mici îi încetinesc mersul de parcă ar fi trei stânci submarine. Întocmai cum un elefant în goană ar fi oprit cu pământul de gonit muștele.”

Păsările de mare continuau să-mi stârnească interesul. Albatroșii își agitau etichetele de câte ori zburau în vârtejul de vânt din urma velor. În timpul unei furtuni păsările păreau că se cațără foarte încet pe panta valului, ca și cum ar fi pășit pe el. Mă întrebam dacă puteau umbla numai cu ajutorul picioarelor, sau erau obligate în același timp să fâlfâie din aripi. Îmi plăcea să le arunc hrană albatroșilor și să-i privesc amerizând. Mai întâi le urmăream picioarele care se mișcau ca voletele de aterizare ale avioanelor, după care îi imobilizau pe suprafața apei.

Am pătruns de două ori în zona „Roaring Forties” și tot de atâtea ori m-a respins furtuna. O rafală de 50 noduri transforma regiunea într-un infern, cu valuri înspumate ca niște monștri albi năvălind din hăuri negre și care ridicând nava pe creasta lor o aruncau apoi cât colo. Mă cuprinsese un simțământ de disperare la gândul că nu mai eram stăpânul acțiunilor navei. O dată un val s-a spart de cocpit, fără urmări serioase, dar forța lui enormă m-a înspăimântat. Scriam în acea perioadă

în jurnalul de bord „Numai un Dr. Johnson ar fi în stare să descrie viața pe care o duc. Mai adaug că podeaua cabinei este complet udă și că veșmintele încep și ele să nu se mai usuce de loc. *Vive le yachting!*”⁴⁹

În ziua de 2 noiembrie „Gipsy Moth” se puna neîncetat în pană fără să-mi pot explica motivul. De multe ori abia aveam timpul să ajung la tambuchi ca să manevrez echea — aplecându-mă în afara cabinei —, la momentul oportun. Punerea în pană pe acest vânt, cu ghiul complet în afara bordului, ar fi dezlănțuit o întreagă harababură și ar fi provocat tot felul de avarii. Apoi nava intra în vânt, până când ajungea travers pe vânt. La început m-am temut că s-a rupt ceva la cârma automată; m-am îmbrăcat și m-am dus să cercetez. Am descoperit că dispozitivul de comandă automată era complet deconectat de cârmă, iar brațul de legătură dintre paletă și safran ieșise din bucsă după ce știftul de siguranță sărise din locul lui. Bine că n-a fost ceva mai grav. În aceeași zi lochul n-a mai funcționat. La început am fost surprins cât de mult îmi lipsea, dar după câțva timp n-am mai dat importanță faptului, căci am constatat că estimațiile mele erau tot atât de precise ca înregistrările lui. De fapt erau chiar mai precise, căci la viteze reduse lochul indica mai puțin, poate că mica elice a elementului imersat se dereglase din pricină că se acoperise cu vegetație marină. După ce mi-a trecut teama provocată de stricarea lochului, am simțit chiar o ușurare că nu-1 mai aveam în funcțiune. Era mai liniștitor să nu veghez tot timpul viteza realizată și să mă tot întreb cum s-o ameliores.

După 3 noiembrie au urmat trei zile în care n-am executat nici o observație la soare, trei zile de „mers orbește”, cum le numeau navigatorii de pe clipere. Era tocmai ceea ce speram să nu se întâmple în apropiere de Strâmtoarea Bass⁵⁰, mai ales că nu mai determinasem poziția navei din dreptul Madeirei. Ținând seama de curenții puternici din timpul furtunilor, nu este de mirare că în acea strâmtoare au naufragiat atât de multe clipere. În după-amiaza zilei de 3 noiembrie am executat o observație la soare pentru stabilirea longitudinii. Din calcul a rezultat o realizare zilnică de 227 mile, cifră care se baza însă pe aprecierea necorectată a rezultatelor din cele două zile anterioare, pe care le estimasem la 155 și respectiv 138 mile.

Mă întrebam ce performanță zilnică aș fi realizat dacă n-aș fi avut postul de comunicații radio-telefonice și nu aș fi fost atât de mult timp ocupat de el. Jurnalul de bord este plin cu pasagii de acest gen: „Lung contact radiofonic cu Cape Town. Mă simt complet epuizat.” În afară de efortul transmiterii și descifrării mesajelor, mai era și problema marii greutate a instalației. Pe lângă greutatea propriu-zisă a postului emițător radio-telefonice, care se afla la aproximativ patru picioare deasupra liniei de plutire — rău plasată pentru stabilitatea navei — mai erau acumuloarele (foarte grele), alternatorul pentru încărcarea acumuloarelor, combustibilul pentru motor, plăcile de legătură la pământ — jos la chila navei — două cabluri prevăzute

⁴⁹ „Trăiască sportul cu vele” (din franceză) – N.T.

⁵⁰ Lungă de 317 km și lată de 244 km, desparte Australia de Insula Tasmania. — N.T

sus și jos cu izolatoare mari servind drept antene. În afară de aceasta mai era și timpul pierdut cu transmisiile din care cauza întârziam mereu aranjarea velelor. Toate aceste cauze influențau în acord considerabil performanțele navei.

La 3 noiembrie am întâlnit pentru prima dată de la plecare un banc de ceață cu vizibilitate doar până la 100 yarzi. Am aprins ambele flăcări ale sobei Aladin și am încercat să usuc interiorul cabinei, unde transpira apă peste tot. Sistemul de colectare a apei de ploaie funcționa din plin, adunând acum apă din ceață — aici fără particule de cărbune din fum! Plouase destul de bine încă înainte de a se ivi ceața și la 4 noiembrie colectasem în rezervor 27 galoane de apă dulce. Aveam asigurată apa necesară pentru băut și pentru prepararea alimentelor, dar nu destula ca să-mi pot spăla și veșmintele. Ore întregi urmăream apa de ploaie scurgându-se prin țeava transparentă ce ducea la rezervor. Simțeam o mare plăcere și satisfacție. Nu pot să explic de ce, poate dintr-un instinct primitiv.

Eram extenuat și din ce în ce mai îngrijorat de accesele depresive destul de repetate. Uneori nu mă puteam ține pe picioare fără a mă sprijini. Mă simțeam slăbit, aproape sfârșit și aveam impresia unui imens vid mintal inexplicabil. Știam numai că era urmarea absolutei singurătăți și a unui fel de desperare, ca și cum mă aștepta un sfârșit iminent. La 5 noiembrie am avut „o consfătuire cu mine însumi” referitoare la starea mea de slăbiciune! În dimineața acelei zile mi-am dat seama că nu mă puteam ține pe picioare, ca și cum atunci aș fi ieșit din spital, după trei luni de zăcut în pat. Eram extenuat după o lungă luptă cu transmisiile-radio din seara precedentă iar o nouă bătălie, nedecisă, cu vela mare, din cursul nopții mă sfârșise complet. Am căutat să mă încurajez: „Oameni tineri, voinici, pe iahturi cu echipaj numeros s-au prăbușit pur și simplu extenuați în timpul unei curse oceanice de câteva zile. Eu navigam solitar de peste două luni; este de mirare că mă simt istovit?” Am mai prins curaj și am luat două hotărâri: mai întâi, în fiecare zi să caut să mă odihnesc, întrerupând orice fel de activitate pentru câtva timp; în al doilea rând, să mănânc alimente mai nutritive. Am notat în jurnal: „Trebuie să mănânc mai multe lucruri hrănitoare cum sunt: mierea, nucile, fructele deshidratate. Trebuie neapărat să-mi prepar mai multă pâine integrală”.

Cuptorul pentru pâine, de tip camping, era instalat peste primus și cocea foarte bine, dar mă cam dezobișnuisem să-l folosesc, ceea ce era o mare greșeală căci în afară de faptul că îmi plăcea pâinea preparată de mine îmi și pria. Dar cum condițiile mele de existență erau atât de grele, mă simțeam foarte obosit și de multe ori nu mai aveam energia necesară de a pregăti aluatul și de a-l coace. După hotărârea luată am copt pâine mult mai des.

Micul dejun era masa mea favorită, în parte fiindcă îmi plăcea să mănânc când mă trezeam din somn, dar în parte și din cauză că avea pentru mine importanța unui ritual, după încă o noapte din care scăpasem teafăr; era ca prăjitura pe care o așteaptă un copil când a fost cuminte. Prelungeam intenționat durata micului dejun pentru că după aceea eram în picioare din zori și până la căderea nopții, ca să nu mai vorbim

că mă mai sculam încă de trei sau patru ori pe noapte ca să mă îmbrac cu veșmintele de punte. De aceea îl savuram atât și uneori, după ce-l terminam, mă mai întindeam pe cușetă ca să mai trag un pui de somn. Cușeta era locul cel mai confortabil din tot iahtul, în schimb la cușeta de cart, care îmi plăcea mai mult, am fost obligat să renunț din cauza infiltrațiilor de apă. Sacul de dormit și toate celelalte obiecte erau atât de umede încât m-am mutat în cușeta din cabină.

Treceau greu acele prime săptămâni din noiembrie. Valurile enorme făceau condițiile de lucru pe punte mai dificile și tot timpul mă temeam de o punere în pană nedorită, care ar fi adus avarii grave navei. Am avut noroc că primul accident de acest fel nu a produs stricăciuni mari. În afara unor accesorii de punte, pe care am reușit să le repar sau să le înlocuiesc cu piese din magazia „nstrom”-ului, singura avarie mai serioasă a fost aceea a velestraiului artimon. Avaria era reparabilă și cu toate că operația cusutului era dificil de executat în condițiile grele de pe punte, am reușit totuși să repar vela.

Dintre toate piesele de echipament ale navei, cele mai teribile necazuri mi le-au provocat canistrelle de tip special de la velele din provă. Aproape totdeauna când ridicam o velă, una dintre celelalte se dereglă. La 8 noiembrie am notat în jurnalul de bord că am avut dificultăți la coborârea velastraiului mare din cauza vântului care

începea să șuiere; toate canistrellele s-au desfăcut, afară doar de patru, și vela a început să se zbată îndată ce am încercat s-o cobor mai jos. A rămas o singură canistrelă la partea de sus a velei, care s-a desfăcut complet și ea din cauza solicitării. Mult aș fi dat ca în locul acestora „de tip special” să fi avut la vele canistrelle executate după tipul vechi.

În seara de 9 noiembrie transmiteam la Cape Town un mesaj pentru „The Guardian”, când pe la jumătatea operației s-a desfăcut firul antenei. Abia mai auzeam pe operatorul de la Cape Town, iar acesta nu prindea decât foarte puține cuvinte de ale mele. Ținând seama de lipsa aproape completă a antenei și de distanța până la Cape Town, de 2 500 mile, era de mirare că se mai putea auzi și atât! O parte din mesajul meu, recepționat, cu greșeli, se referea la bucuria pe care mi-o stârneau păsările rotindu-se în jurul navei, „dar care, în același timp, mă făceau să realizez absoluta singurătate în care mă aflu.” Pasajul a fost recepționat greșit: „din cauză că mă făceau să realizez absoluta singurătate în care mă aflu!”

În cele 10 000 mile de navigație n-am văzut nici un pește în apa ci doar pești zburători, în aer, sau căzuți pe punte. Prionii erau favoriții mei: păsări splendide, de culoarea porumbeilor, cu aripi în unghi ascuțit, zburând ca niște rândunele nebunatic. Se jucau deasupra vârfului arborelui artimon, planând acolo, la înălțime, apoi întorcându-se și săgetând aerul cu vânt din spate. Cred că un prion fusese ceea ce observasem eu, într-un miez de noapte, zburând ca o fantomă, în tăcere, în jurul iahtului. Păsările denumite *Cape hens* erau cele mai grăbite să se lase pe apă ca să examineze resturile pe care le aruncam.

Pentru a se întâlni cu mine la Sydney, la 10 noiembrie, Sheila urma să plece de la Aden cu vasul „Oriana” al Companiei P & O („Peninsular & Oriental Co”); eram nerăbdător să pot vorbi cu ea prin radio. Am încercat de două sau de trei ori să stabilesc legături cu „Oriana” dar fără succes. Eram necăjit deoarece știam că aștepta s-o chem prin radio și mă temeam să nu o îngrijoreze faptul că nu se captau emisiunile mele. Apelurile fără răspuns îmi cereau însă un efort istovitor și „Oriana” devenise un fel de coșmar. M-am gândit că ar fi bine să încerc să prind emisia „Orianei” de două ori pe zi, dar în același timp știam cât era de greu să prind legătura cu o navă aflată la vreo 3 000 mile depărtare. Am hotărât să nu mai încerc decât atunci când „Oriana” se va apropia de Fremantle⁵¹, în Australia. După o încercare nereușită de a obține legătura, în noaptea de 11 noiembrie scriam în jurnalul de bord:

„N-am reușit să obțin «Oriana». Cred că nu mai trebuie să încerc decât atunci când se va apropia de Fremantle. Incertitudinea este istovitoare. Sunt sigur că Sheila va înțelege și nu se va îngrijora. O cunosc, este cea mai înțelegătoare și mai sensibilă femeie”.

La 11 noiembrie am transmis întregul meu mesaj pentru „Sunday Times” lui Philip Stohr, la Cape Town, care a durat o oră și douăzeci de minute. Din această cauză am întârziat încărcarea cu combustibil a rezervorului tampon, care era pe sfârșite.

În ziua următoare am pompat scurgerile acumulate în fundul carenei și am constatat că au fost necesare 257 curse de pompă. Ultima dată pompasem la 9 noiembrie, când au fost necesare numai 57 de curse. Mă miram de unde venea atâta apă, pentru că 257 curse de pompa însemna o cantitate mare. Tot timpul, între cele două pompări, fusese vreme rea și am făcut o socoteală că probabil totalul apei scurse de pe punte ajungea la cantitatea pompată; apoi era posibil ca multă apă să fi pătruns prin ușile de la puțul dinghy-ului. În orice caz, 257 de curse de pompă erau o cantitate mare de apă. Am introdus în programul meu operativ să supraveghez mai atent fundul carenei ca să nu am vreo surpriză produsă de vreo infiltrație sub linia de plutire. Cu toată hotărârea luată mai înainte am mai făcut o încercare de a obține legătura cu „Oriana”, dar tot n-am reușit.

Frigul devenea tot mai intens. La orice aș fi lucrat pe punte îmi înghețau degetele. La 14 noiembrie un gren a fost însoțit de grindină, în loc de ploaie. Piatra răpăia pe luminatoarele punții ca o descărcătură de boabe de mazăre uscată. Am reușit totuși să obțin o bună legătură radio cu stația din Perth⁵² și am putut să transmit destul de ușor o telegramă de 412 de cuvinte pentru „The Guardian”. Le-am cerut să comunice „Orianei” că am făcut totul ca să prind legătura cu ea și că voi încerca din

⁵¹ Port în sud-vestul Australiei, la gura râului Swan, 23 000 locuitori. — N.T.

⁵² Oraș în sud-vestul Australiei la 200 km de gura râului Swan: 395 000 locuitori. — N.T.

nou la 16 și 17 noiembrie, la ora 14.

Dezastrul a survenit marți, 15 noiembrie. M-am deșteptat pe un vânt de 40 noduri, destul de puternic, dar nedepășind ceea ce înfruntasem în ultimele săptămâni. Funga pavilionului s-a rupt, accident fără importanță. La 12 h 15' m-am dus la pupă crezând că aveam de făcut o mică reparație la cârma automată, dar am constatat alt necaz: suportul de oțel care menține capătul de sus al safranului se ruptese la jumătate. Cele două plăci de oțel care fixau safranul și îl conectau de paletă erau rupte. Rămăsese legat de navă doar printr-o tijă destinată să-i schimbe orientarea și se bălăbănea în siaj ca un pește mort legat cu sfoară. Era amenințat să se rupă în orice clipă și de aceea m-am repezit înapoi în cocpit pentru a coborî toate velele, molând fungile câte am putut de repede ca să opresc nava și să reduc presiunea la care era supusă tija. Apoi am tras safranul și l-am ridicat la bord cât am putut mai repede, ca să nu se rupă fittingul ce susținea tija și să se piardă. Simpla vedere a cârmei automate rupte — și probabil greu de reparat — a reacționat ca un catalizator asupra mea. Mai întâi am simțit un fior rece străbătându-mi corpul. Gândurile păreau că îngheață și că nu se mai pot exterioriza. Aveam senzația ciudată că personalitatea mi se dedublase și că mă priveam pe mine însumi coborând velele la iuțeală și ridicând cu sânge rece dispozitivul rupt. Scopul călătoriei mele era zădărnicit. Nu numai că planul de a realiza în 100 de zile cursa până la Sydney era torpilat, dar nu mai vedeam nici o posibilitate de a ajunge acolo fără escală. Mai târziu mi-am dat seama că situația nu era complet fără ieșire și că mai existau unele posibilități de remediere. Aș putea spune chiar că mă cam așteptasem la acest accident. Am coborât în cabină și m-am cinstit cu un păhărel de rachie fierbinte. Reconstituind cele întâmplate capul mi-a devenit o morișcă de gânduri din care căutam cum să aleg soluțiile cele mai bune. M-am întors la pupă și am studiat avaria. Safranul, confecționat din lemn, era legat de restul dispozitivului prin două plăci de oțel lungi de 27 inches, late de 6 inches și groase de 1/8 inch. Ambele erau complet retezate în punctul unde o mică bară de întărire fusese sudată la plăci. Am trecut în revistă toate lamele metalice existente la bord, întrebându-mă de unde să fac rost de câteva pentru reparație. M-am oprit la cadrul basculant al sobiței-primus, dar metalul nu era atât de rezistent și în afară de aceasta nu aveau șuruburile cu piulițe necesare pentru fixarea pieselor rupte. Mă aflam într-o situație îngrozitoare deoarece nu puteam repara cârma automată cu mijloacele aflate la bord. Pe o navă obișnuită aș fi putut găsi un reglaj al velaturii care să-mi permită să navighez cu echea amarată, dar experiența de până atunci îmi dovedise că „Gipsy Moth IV“ n-a reușit niciodată să fie echilibrată astfel ca să-și mențină singură direcția mai mult decât câteva minute. Adevărul crud era că nava nu mai putea naviga de acum înainte decât dacă stăteam la eche; cu alte cuvinte, eram obligat s-o las să navigheze la întâmplare în timp ce dormeam, preparam alimentele, mâncam, stabileam poziția sau îndeplineam toate celelalte operații necesare la bord. Ar fi fost admirabil dacă aș fi reușit să stau la cârmă în medie 10 ore pe zi, pentru că ar fi însemnat 60 mile

parcurs zilnic la 6 noduri.

Ținând seama de perioadele de calm și de cele de vânt contrar aș fi putut realiza cel mult o medie de 50 mile pe zi. Făcusem socoteala că mă aflu la o depărtare destul de mare de Sydney — de 2 758 mile — cu 200 mile mai puțin decât, de exemplu, distanța ortodromică (cea mai scurtă) de la Plymouth la New York. Ca să ajung la Sydney mi-ar fi trebuit 55 de zile — străbătând 50 mile pe zi — poate chiar trei luni. Ținând seama că trecuseră până atunci 80 de zile de călătorie, nu-mi mai puteam permite încă o perioadă atât de lungă ca să ajung la Sydney. Singura posibilitate pe care o aveam era de a mă îndrepta spre cel mai apropiat loc în care se putea executa reparația și anume spre Fremantle. Dar și până acolo mai erau 1 160 mile, ceea ce însemna un timp foarte lung de veghe la cârmă. Am început totuși pregătirile pentru a mă îndrepta spre Fremantle.

Am trasat drumul, am ridicat o velă mică și după ce am instalat o parâmbă de la eche până la marginea cocpitului, am manevrat până am reușit ca, de voie, de nevoie, nava să se mențină pe un cap aproximativ. Nu era exact ceea ce îmi trebuia, dar am fost mulțumit și cu aceasta. Am notat în jurnal: „Deocamdată nu știu cum am să reușesc să mențin un cap când vântul nu va fi travers. Voi mânca ceva, apoi voi încerca din nou, cu mai multe vele etc.“ Vântul de 37 noduri era cam puternic. Mai târziu, am notat în jurnal:

„Viitoarele două săptămâni vor fi afurisit de rele. În ultimele două ore m-am dus de nenumărate ori la eche, o dată pentru a evita o punere în pană când a scăzut vântul, altă dată când se întetșe făcând ca nava să se angajeze în vânt. Măine va trebui să prelungesc transmisiile echei până în cabină ca să pot comanda direcția de acolo. Altfel, o să înnebunesc dacă voi fi nevoit să mă îmbrac pentru punte de câte ori va fi necesar să reglez echea. Deocamdată direcția vântului este excelentă căci poziția naturală a navei este cu vântul travers. Nu știu cum trebuie să procedez pentru ca nava să vină cu vânt din pupă. Voi încerca, de va fi posibil, să dorm.”

A fost o noapte cumplită. A trebuit să ies de mai multe ori pe punte ca să constat că nava era cu capul spre vest, în loc de est, cu toate velele mascate. La un moment dat stăteam întins pe cușetă fără nici un chef să mă scol din nou, când am observat că deși velele erau mascate, nava continua să meargă încet înainte și — foarte important — *păstra un cap mult mai stabil decât atunci când toate velele funcționau cum trebuie*. În clipa aceea am înregistrat doar faptele, fără să le dau prea multă atenție, dar ele mi s-au întipărit în subconștient.

La ora șase dimineața am încercat să las nava să navigheze singură în voia ei în timp ce mâncam sau dormeam, fără ca ea să se oprească complet. O ora întreagă m-am chinuit să echilibrez efortul cârmei prin presiunea velilor, dar până la micul dejun nu am scos-o la capăt. Am mâncat însă cu poftă și, cu gândul aiurea, am băgat lingurița în borcanul cu cafea în loc de cel cu marmeladă. Trezit din gânduri mi-am

amintit că „Gipsy Moth” ținuse bine capul pe timpul nopții, cu velele mascate. Faptul părea ciudat, dar oare nu puteam profita de el ? Și tot frământându-mi creierul mi-a venit ideea la 10 h 20', să las iahtul să navigheze singur pe direcția urmată și cu vânt din pupă. Nu înainta foarte repede pentru că vântul căzuse la 8 noduri. Un albatros bătându-și parcă joc de eforturile mele, plutea la câțiva yarzi de pupă, ținând pasul cu „Gipsy Moth”.

Toată ziua am făcut fel de fel de încercări. Am schimbat între ele cele două vele de furtună, și anume, vela mai mică am montat-o pe straiul velastraiului trinchet; am întins în vânt scota acestuia, ca și cum nava s-ar fi întors și vela ar fi fost mascată și după aceea am legat de eche scota acestei vele trecând-o pe scripeți de fiecare parte. După multe încercări și eșecuri am ajuns la următoarele rezultate: când iahtul ținea capul, vela era mascată și presiunea vântului acționa suficient echea în vânt pentru a împiedica nava să vină în vânt; când nava începea să vină în vânt, presiunea pe velă creștea acționând mai puternic asupra echei, ceea ce aducea nava din nou pe drumul bun.

Dacă, pe de altă parte, nava începea să vină sub vânt, atunci această velă, ca sa spun așa, cu rol de comandă a direcției, primea presiunea vântului pe partea opusă iar scotele acționau asupra ei în sens opus, rezultatul fiind că nava era obligată să revină în vânt.

Din fericire, în dimineața aceea vântul se potolise și toată ziua m-am bucurat de o briză plăcută, între 7 1/2 și 10 noduri. La amiază parcurseam 91 mile în direcția Fremantle, din momentul ruperii cârmei automate. La 17 h 30' notam în jurnal: „M-am liniștit aproape complet. «Gipsy Moth» a reușit toată ziua să-și comande singură direcția, ceea ce mă face să consider că am transformat avaria în succes, chiar dacă sistemul improvizat de mine nu era valabil în orice condiții.”

Teama mea cea mai mare era ca Sheila să nu se îngrijoreze. Vaporul cu care călătorea ea urma să sosească la Fremantle în ziua următoare, așa că trebuia să emit un mesaj care să-i ajungă înainte de a pleca mai departe spre Sydney. În seara aceea nu am reușit să stabilesc un contact bun cu „Oriana”. Operatorul de pe vapor părea să mă audă mai bine decât eu pe el. Repetam mereu: „Sunt pe drum spre Fremantle, mă îndrept spre Fremantle”. Dar transmisia era prea slabă pentru a mai explica și motivul. Am notat în jurnal: „Biata Sheila, va fi îngrijorată întrebându-se ce mi s-a întâmplat.”

În noaptea următoare întunericul a fost adânc și a plouat. Am observat un lucru ciudat: globuri lucitoare, fosforescente, pluteau parcă în aer, deasupra navei. Când m-am obișnuit cu întunericul mi-am dat seama că strălucirile se aflau, de fapt, în apă și că doar valurile înalte făceau să-mi pară suspendate în aer!

În ziua de 17 noiembrie la amiază mai înaintasem încă 81 mile spre Fremantle. Eram foarte deprimat și mă persecuta continuu perspectiva eșecului deoarece scopul pe care mi-l propusesem era o călătorie fără escală până la Sydney. Gândul că trebuia să acostez la Fremantle mă chinuia într-una și de aceea, până la urmă, devenind insuportabil, a trebuit să iau o hotărâre. La 3 h 45' după-amiază am

modificat din nou direcția spre Sydney.

Toată ziua am lucrat la sistemul meu de comanda a direcției, observând efectele schimbărilor de cap, ale tăriei și ale direcției vântului. La sfârșitul zilei capul era menținut complet cu vânt larg din pupă, acesta atingând 33 noduri; sistemul realizat de mine se adapta situației, e drept, cu zgomotoase plesnituri de parâme și de vele.

Eram nerăbdător să trimit un nou mesaj Sheilei, să nu se mai oprească la Fremantle întrucât mă îndreptam direct către Sydney. În cursul nopții am căutat din nou să prind legătura cu „Oriana“, fără să reușesc însă. În zilele de 16 și 17 noiembrie am mai încercat încă de cinci ori, tot fără succes. Bănuiam că eram auzit, dar cum eu nu izbuteam să disting nimic am repetat de nenumărate ori că mă îndreptam spre Sydney și că renunțasem la esca de la Fremantle. Am rugat-o pe Sheila să caute să-mi vorbească de la radio Perth, îndată ce va debarca acolo.

Sistemul improvizat de mine pentru comanda cârmei a suportat destul de bine un gren de proporții modeste și cu timpul m-am acomodat cu el. Pe la ora 18 distanța parcursă zilnic atingea 111 mile, realizare neașteptată în condițiile noului sistem de comandă de care eram foarte mândru. Mă așteptam în fiecare clipă să se deterioreze cârma automată și eram ros de presimțiri negre la gândul că aș fi putut să rămân ținut locului fără a putea să mențin nava în echilibru. Acum răsuflăm ușurat că izbutisem să găsesc un sistem care permitea navei să navigheze cu cârma amarată. Detest să fac cale întoarsă, detest să abandonez sau să mă abat de la un drum pe care am pornit; menirea matelotului este să învingă toate dificultățile. Era parcă o compensație pentru decepția suferită din cauza eșecului categoric al planului meu de a parcurge distanța Plymouth - Sydney în o sută de zile. Două au fost motivele care m-au condus la înfrângere și anume: vela folosită pentru orientare, considerată una dintre cele mai bune vele de acționare cu vânt strâns, îmi lipsea, iar parte din suprafața velei folosită la orientare acționa efectiv *împotriva* înaintării navei, contraacționând eficiența celorlalte vele. Știam că obiectivul celor o sută de zile propuse era destul de greu de atins, dar dacă nu s-ar fi rupt cârma automată aș fi făcut tot ce mi-ar fi stat în putință să-l realizez. În momentul avariei mai aveam de străbătut 2 758 mile, rămânându-mi doar 20 de zile din cele 100; în cele 20 de zile precedente realizasem 2 920 mile.

În noaptea de 18 noiembrie am avut o lungă convorbire prin radio cu Perth; timp de 80 de minute am explicat în mod amănunțit situația în care mă aflam. Puțin înainte de miezul nopții am ieșit pe punte la auzul unor zgomote nu prea puternice; toate velele erau mascate, inclusiv velastraiul artimon. Am notat în jurnal: „Numai asta mai lipsea”. Supraestimase sistemul meu de orientare așteptând de la el să regleze mersul navei cu velastraiul artimon ridicat pe vânt slab, ceea ce nici cârma automată nu reușea întotdeauna să o facă.

În cea de a patra zi de când navigam cu sistemul improvizat de mine, performanța zilnică a fost de 138 mile și am început să nutresc speranțe îndrăznețe: voi reuși oare, până la sfârșit, să realizez călătoria în 100 de zile? Pierdusem, într-adevăr, multe mile în primele trei zile, care trebuiau recuperate și care constituiau

un important handicap. Din nou m-am spetit muncind toată ziua ca să amelioresz sistemul și să-i înlătur toate micile deficiențe.

Eram escortat de multe păsări ale furtunii și două sau trei dintre ele nu s-au sfiit să se apropie la auzul zgomotului făcut de cutia cu resturi pe care o agitam ca să-i chem la masă. După ce s-au ospătat au venit din nou cerând încă alte resturi. Îmi plăcea să-i privesc și pentru ca totul să fie pus în ordine, seara am stabilit o legătură radio cu „Oriana” și am avut o lungă convorbire cu Sheila. Nespusa bucurie de a-i auzi vocea și de a vorbi direct cu ea mi-au redat buna dispoziție. Am notat atunci în jurnal:

„Stăm sprijinit de poarta grădinii — în realitate de parapetul tambuchiului — privind luna încrețoasă și nemărginirea de ape; sunt liniștit ca niciodată în cursul călătoriei. Cred că blestemata de cârmă automată a fost pentru mine motivul permanentei îngrijorări, tot așteptând să se rupă. Abia acum simt că navighez într-adevăr liniștit și sunt fericit”.

La 20 noiembrie am înregistrat o performanță zilnică de 168 mile. Sistemul meu a menținut nava la drum, cu vânt din pupă sau travers, dar pentru o direcție intermediară reglarea era destul de dificilă.

A doua zi abia m-am mișcat, prins de o furtună de 40 noduri. Toată ziua greementul a mugit și, chiar cu o singură velă acționată de vânt, cu greu am reușit să guvernez nava cu ajutorul sistemului improvizat. Am notat în jurnal: „Din experiența trăită știu că pe astfel de furtuni nu se poate relua navigația decât atunci când se micșorează zgomotul făcut de greement, care este un fel de muget reținut.” Mă simt din nou slăbit, ca și cum furtuna ar fi stors toată vloga din mine. N-am reușit să mă lămuresc dacă slăbiciunea se datora efortului continuu și încordării de a menține o poziție stabilă, sau umezelii și alimentației insuficiente, ori tensiunii nervoase provocate de întrebarea chinuitoare dacă la șocul următor carena va rezista sau nu. Performanța zilnică a scăzut la 82 mile.

Nu puteam ridica complet vela de capă deoarece capătul liber al funghii rupte a pavilionului se încolăcise în jurul funghii velei de capă și al altor manevre de sus. Nu mă simțeam în stare să folosesc vinciul, iar vântul era prea puternic ca să le pot descurca de pe punte. Am notat în jurnal: „Este foarte posibil ca funghia pavilionului să fi blocat toate manevrele de sus. A naibii treabă, la fel am pățit în fiecare traversare oceanică! Ar fi trebuit să prevăd și acest lucru, înainte de plecare.”

În fiecare zi de călătorie era foarte important să fac o observație la soare cât mai precisă, ca să știu cât am parcurs în ziua precedentă și să pun la cale ce aveam de făcut în ziua următoare. La 12 noiembrie scriam în jurnal:

„Am executat destul de greu patru observații la soare, apoi un val spumegând s-a năpustit asupra navei. Creasta valului s-a revărsat în cocpit, scaldând sextantul

în apă de mare. Am fost obligat să-l clătesc cu apă dulce încălzită și cu puțin detergent. Abia am terminat, când un gren de 45 noduri s-a năpustit și el asupra navei. Mă aflu în cabină la adăpost, ajutând echea să facă față rafalelor coplesitoare. Bocaportul avea o deschidere de 1 inch, atât cât să permită trecerea cablurilor la cehe, dar ploaia era atât de puternică încât prin mica întredeschidere stropii au ajuns până la 7 picioare distanță în interiorul cabinei. Am fost obligat, chiar în cabină, să-mi pun impermeabilul și o șapcă.”

După-amiază am coborât focul și am oprit nava. La focul de drum se smulseseră clemele de învergare și vela se zbătea cu zgomot. Abia mă puteam ține în picioare pe punte. Valurile năvăleau în cocpit și grindina pocnea ca niște împușcături. Era foarte frig și mâinile îmi amorțiseră pe jumătate. Din cauza apei pătrunse prin bocaportul întredeschis lemnăria din bucătărie s-a umflat și două sertare nu le mai puteam deschide. Era supărător pentru că în ele aveam diverse obiecte necesare.

Seara „Gipsy Moth“ a pornit din nou la drum, dar în ziua următoare a trebuit să intervin de multe ori la sistemul de direcție improvizat pentru a evita ca o venire bruscă de sub vânt să se transforme în punere în pană și să oprească nava. Evident, sistemul improvizat avea și dezavantaje: nu puteam utiliza vela mare, căci ghiul ar fi lovit scotele care manevrau echea, iar cocpitul era atât de încărcat cu manevre, încât era periculos să ridic velastraiul artimon. Din cauza păienjenişului de saule nava era ca o colivie de păsări. Abia mă puteam strecura pe punte și ca să ies din cabină era mai ușor să mă târăsc pe sub eche în loc să trec peste ea.

Încercam mereu să aduc unele ameliorări sistemului și la 24 noiembrie notam:

„Navighez încă greu printre valurile verzi-cenușii, sub un cer plumburiu, acoperit de nori groși. Sistemul improvizat dă rezultate satisfăcătoare, menținând toată noaptea un mers de 7 până la 7 ½ noduri cu excepția, din când în când, a unor mugete în greement și a unor lovituri de valuri ce trec peste punte, mai ales când forța acestora bate capul navei spre nord-est sau chiar spre nord. Până în prezent, de fiecare dată când s-au întâmplat asemenea cazuri, după un mers dificil timp de câteva minute, vela de direcție a readus nava la drum. Sunt nouă ore și jumătate de când nu am mai pus mâna pe eche sau pe manevre. De ar ține așa multă vreme! Sunt foarte mândru de opera mea !“

Am fost tare emoționat când, pe neașteptate, am constatat că depășisem capătul vestic al Australiei și poate că nici nu observam, dacă nu aruncam, întâmplător, o privire pe harta Oceanului Indian. Trebuie să adaug că mă aflam la 500 mile spre sud și că deci nu era nici un pericol să eșuez. Eram la numai aproximativ 1200 mile de strâmtoarea Bass, a cărei apropiere mă emoționa și mă stimula în același timp; nu mai zărisem pământ de când trecusem prin dreptul Madeirei.

Lochul încă nu funcționa, dar am constatat că estimațiile mele erau mai precise

decât mă așteptam. Prin practică ajungi să apreciezi corect viteza. De exemplu, performanța zilei anterioare, stabilită prin observații la soare, a fost de 158 mile, iar aprecierea mea, bazată pe estimarea vitezelor pe diverse intervale, a fost diferită doar cu 3,5 mile.

La 25 noiembrie, tocmai terminasem convorbirea prin radio, când a avut loc un adevărat eveniment. Deoarece lumina de deasupra mesei cu hărți slăbise întâmplător, am conectat o lampă portativă la capătul unui cablu pentru a avea lumină în timp ce operam la stația de radio. Întâmplător am agățat lampa portativă de firul conducător al lochului. Brusc, lochul a început să funcționeze din nou. Am descoperit astfel că firul lochului se ruptese (probabil se deteriorase când s-a instalat postul radiotelefonice) și greutatea lămpii agățate a repus în contact cele două capete ale firului, în interiorul izolației! De opt ori cercetasem contactul dintre fir și loch, dar nu mi-a trecut prin minte că firul putea fi rupt. Așadar, lochul funcționa din nou (de fapt abia a doua zi am reparat firul). Mă bucuram, pentru că aveam nevoie de acest aparat printre insulele strâmtorii Bass, dar mă și gândeam cu mâhnire că, probabil, voi fi mai puțin liniștit, fiind mereu tentat să-i consult înregistrările.

Am instalat un palanc cu doi scripeți de la eche până la partea în vânt a cocpitului, iar capătul cablului l-am prelungit până în cabină. La început, sub vântul cărmei, am avut doar o transmisie simplă până la marginea cocpitului și de acolo până în cabină; ulterior am observat că sistemul era puțin eficient și am montat un al doilea palanc cu doi scripeți. Palancurile au avut un efect extrem de prețios: mi-au dat posibilitatea să reglez echea și să intervin la vela de direcție chiar din cabină, fără a mai fi nevoit să mă îmbrac cu veșminte de lucru și să ies pe punte. De exemplu, la 25 noiembrie, două valuri enorme s-au spart chiar la bordul navei, au ridicat-o în sus și au rotit-o, schimbându-i capul cu cel puțin 140°. După un timp, vela de direcție ar fi readus etrava la cap, dar numai după multe fluturări puternice de velă. (Este de mirare cum o velă poate rezista fără să se distrugă, fâlfâind într-un vânt de 45 noduri!) A fost suficient să acționez asupra palancului din vânt ca să readuc nava la drum, fără a mai ieși din cabină și a merge în cocpit.

În seara aceea a apărut brusc o hulă uriașă din vest; uriașă, adică de o înălțime până la 50 picioare. Numeroase păsări ale furtunii se roteau deasupra, rău prevestitoare, deși meteorologii susțin contrariul. Am văzut că pescuiau ceva de pe panta valului, dar nu reușeam să disting ce. Cu o oră înainte de miezul nopții un val a silit nava să-și schimbe direcția, cu velele mascate și cu capul spre sud. Vela de direcție nu reușea să miște echea din cauza mascării velor; n-am reușit nici prin manevrarea din cabină a palancurilor și transmisiiilor la eche. Am fost obligat să mă îmbrac cu hainele de vreme rea, dar până la urmă *nici* cu mâna n-am putut mișca echea. Stând sub vânt în cocpit, cu spatele sprijinit de peretele cocpitului și cu ambele picioare pe eche, abia am reușit să mișc încet cărma și să readuc nava sub vânt din pupă și pe direcția urmată. Noaptea era într-adevăr splendidă. Luna strălucea înconjurată de câțiva nori argintii, iar valurile purtau coame albe. „Gipsy Moth“ spinteca apa cu cel puțin 7 1/2 noduri. Curând după miezul nopții m-am trezit

din nou cu velele mascate, într-un gren afurisit. Am fost obligat să stau înțepenit în cocpit, supraveghind echea pentru a menține nava cât mai aproape cu vânt din pupă; tremuram de frig îmbrăcat numai cu pijamaua pe sub o haină vătuită și pantaloni. Imediat ce a fost posibil am dat fuga să-mi pun un pulover pe mine și centura de siguranță, apoi am coborât focul de drum. Nu voiam cu nici un preț să pierd din viteză, dar este infernal să ai de-a face cu o navă scăpată de sub control. La 5 h 30' dimineața m-am trezit din nou cu nava având velele mascate. Am notat în jurnal: „La drept vorbind vela mea de direcție nu poate guverna nava pe vânt de tăria 8 (35 noduri) sau mai puternic. Nu are suficientă forță să acționeze echea și să readucă nava la drum când un val a făcut-o să intre în vânt; în asemenea situație, doar un elefant ar putea mișca echea”.

Nu a fost o zi fericită. Pe lângă că de multe ori am fost obligat să manevrez echea, sertarul cu piesele electrice de rezervă: siguranțe, lămpi electronice etc. s-a deșertat pe podeaua cabinei și pe deasupra m-am trezit cu toate hărțile peste mine, care căzuseră din plasa prinsă de tavanul cabinei; în sfârșit căutând în lada cu veșminte de sub cușeta din cabină, am constatat că toate erau ude, în afara doar de cele puse în saci din material plastic. La amiază, tocmai când făceam niște observații la soare, un val deferlant s-a năpustit dintr-o coastă asupra navei, așezând-o travers cu velele din nou mascate. M-am gândit că ar fi cazul să întind un cort în cabină ca să mențin lucrurile uscate.

După două ore și jumătate notam: „Ei bine, iată-mă scăpat ca prin urechile acului!” Stăteam în picioare, cu fața spre tambuchi și observam cadranul repetitor al lochului de deasupra cușetei de cart, spre a controla dacă funcționa corect. Brusc, acul aparatului s-a lovit de opritoarea de limită, la 10 noduri și a rămas acolo. În primul moment am crezut că lochul a luat-o iar razna. Apoi, când nava s-a înclinat pe o parte, privind afară am văzut că „Gipsy Moth” se afla pe creasta unui enorm val deferlant, care a făcut ca nava să pivoteze și să se culce cu arborii orizontali și cu vârfurile în direcția spre care mergea valul. Din locul în care mă aflam — lângă cușetă — am văzut arborele artimon culcat pe suprafața valului involburat. Cred că nava deriva cu o viteză de 30 noduri. Nu puteam face nimic. Nu eram înspăimântat; priveam doar cu interes, întrebându-mă ce se va mai întâmpla. Vor intra oare arborii în apă ? Dacă se înclinau doar cu câteva grade sub orizontală, se imersau complet și, inevitabil, nava se răsturna. Dar arborii nu s-au scufundat, hula a trecut, lăsând-o pe „Gipsy Moth” între valuri. S-a îndreptat singură, vela de direcție a întors-o cu 90° și a readus-o la cap.

La 27 noiembrie eram la o distanță de 710 mile de capul Otway. Am hotărât să modific traiectul scotelor velei de direcție în așa fel încât să-mi permită să utilizez din nou vela mare, ridicând-o. Era absolut necesar pentru că nu mai aveam posibilitatea să ridic vele mari pe scondrii de la arborele trinchet. Palancul balansinei ghiului velei mari îl foloseam ca transmisie improvizată la eche; era necesar să montez altul. Cerul era de un albastru-verzui deschis, cum mai întâlnisem

o dată în Europa înaintea unui vânt îngrozitor; mari nori cirrus treceau răzleți. Dar semnele prevestitoare nu s-au adevărat căci vântul puternic ne-a ocolit.

Zburând deasupra navei un albatros a lansat o „bombă personală” drept peste velastraiul artimon, „decorându-l” cu o dără de pete roșii. Semn de noroc! Am montat o nouă scotă de la eche până la vela de direcție preluând efortul pe aceasta, ceea ce mi-a permis să reglez mai bine dispozitivul existent; am procedat la fel și cu transmisia din bordul sub vânt. Lungimea acestor scote și amplasarea jocului tuturor părților componente ale sistemului improvisat de direcție erau foarte importante și cele mai fine reglaje permiteau obținerea unui randament mai bun.

În ziua următoare vântul a reînceput să mugească în greement. Am coborât toate velele, în afară de focul de furtună și de vela de direcție, mulțumindu-mă cu o înaintare intermitentă de numai 4 noduri. Pe când lucram la provă câțiva petreli îmi dădeau târcoale la numai șase picioare distanță de mine; niciodată nu-i privisem atât de aproape. I-am observat cum se năpusteau cu pieptul înainte în valuri, uneori lovind scurt apa mai întâi cu vârful unei aripi, apoi cu cealaltă, ca și cum ar fi vrut să dea la o parte spuma.

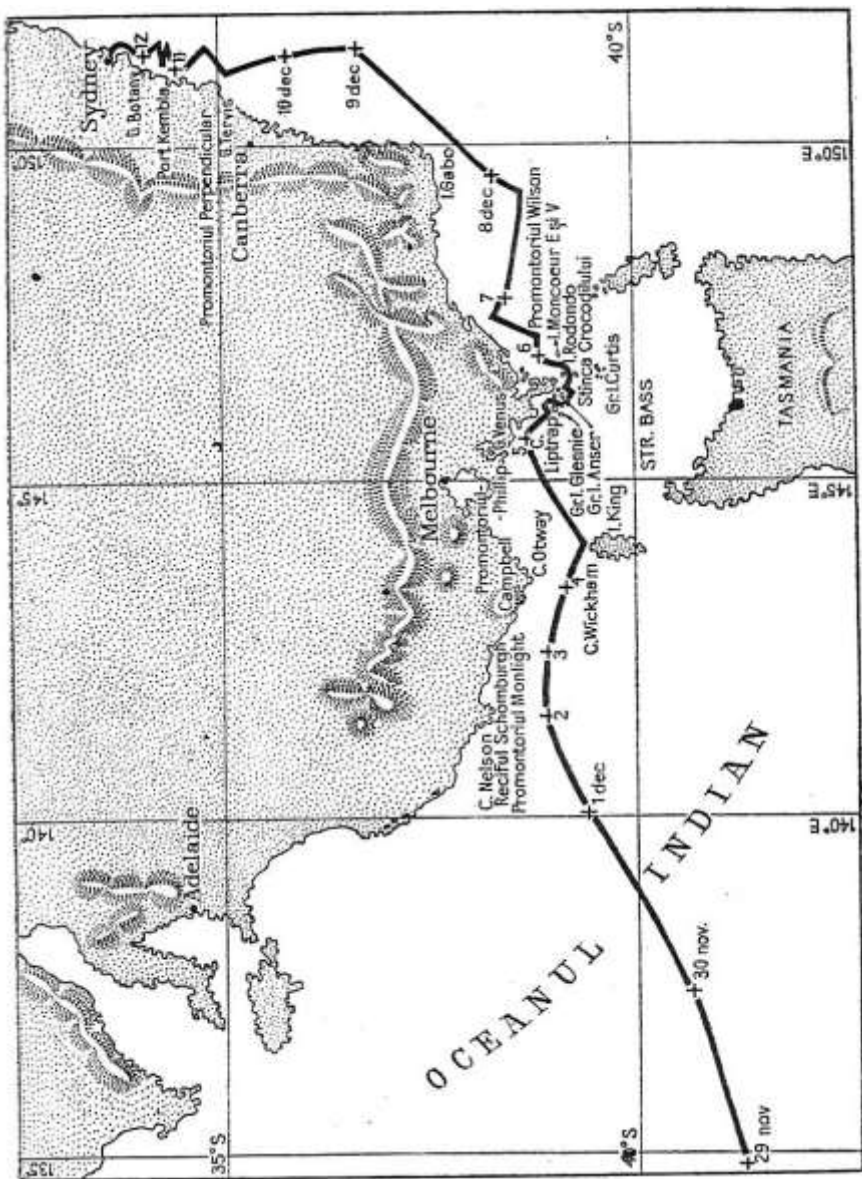
La 29 noiembrie s-au împlinit 14 zile de când se stricase cârma automată, timp în care am parcurs 1808 mile, adică în medie 120 mile pe zi. Realizarea era frumoasă, căci în afară de necazurile cu cârma automată, am mai fost lipsit de acțiunea uneia dintre cele mai bune vele, cea improvisată pentru menținerea direcției. Dar oricât de frumoasă era totuși nu-mi permitea să ajung la Sydney în 100 de zile. Mai aveam de parcurs încă 1057 mile și până la 100 de zile mai rămăseseră doar șase. După o noapte proastă eram rău dispus, foarte nervos și ușor impresionabil la orice noutate sau veste captată prin radio. După trei luni de singurătate completă nu eram în stare să rezist la noianul de vești care mă aduceau aproape într-o stare de nebunie. Era desigur un semn de slăbiciune, dar așa mi se întâmpla de fiecare dată când mă zvârcoleam pe cușetă încercând să-mi pun ordine în creierul asaltat de atâtea gânduri și imagini. Îmi spuneam că trebuie să fiu înțelegător față de toate cererile de fotografii aeriene, de convorbiri radiotelefonice etc. făcute de diverși amatori.

La 30 noiembrie, la o oră după miezul nopții, am fost obligat să mă scol din cauza unui cârcel teribil. Nu era ceva nou pentru că întotdeauna aveam un asemenea cârcel la trezire, când mă ridicam și începeam să umblu, de data asta m-a apucat încă fiind pe jumătate adormit. Din fericire, când m-am ridicat în picioare, mușchiul înțepenit, tare ca lemnul și extrem de dureros, s-a relaxat. Mă temeam ca nu cumva din cauza încordării mușchiului să se rupă. De obicei preveneam cârcei prin câteva înghițituri de apă de mare; pesemne că compensam astfel sarea pierdută prin transpirație în timpul muncilor grele de pe punte.

După-amiază am reparat cusătura desfăcută a velastraiului artimon. Era o zi admirabilă, însorită și destul de cald ca să execut operația în cocpit. Când am ridicat velastraiul, sistemul de guvernare improvisat n-a mai putut controla nava, așa că am

fost nevoit să-l cobor din nou. Apoi, în locul focului de 300 picioare pătrate am ridicat velastraiul mare de 600 picioare pătrate. Din când în când „Gipsy Moth“ atingea 9 noduri, dar când vântul se întetea și velastraiul mare era ridicat, vela de direcție nu mai reușea să o controleze, așa că, fără tragere de inimă, l-am coborât din nou. Dar nu apucam să cobor vela că în secunda următoare vântul se potolea aproape de calm și trebuia s-o ridic iarăși! Dacă vântul ar fi căutat să-mi facă dinadins în ciudă n-ar fi reușit mai bine. Poate că ar fi fost o ocazie bună de a vedea cum se guverna nava fără vela de capă, dar se întunecase și aveam o întâlnire pe calea undelor. Am lăsat deci marea coborâtă și am ridicat-o din focul de 300 picioare pătrate.

Seara pe punte, după ce strânsesem vela mare, am tresărit la auzul unui țipăt ca de om ce venea parcă din apropierea navei. M-am întors să văd despre ce era vorba. Era țipătul unui albatros! Doua exemplare frumoase pluteau pe apă, la aproximativ



Strîmtoarea Bass

10 picioare distanță de navă. Trăiau, se pare, clipe de mare tandrețe. Stăteau față în față și unul dintre ei ținea aripile ridicate ca un V cu brațele curbate. Era prea întuneric ca să pot vedea mai mult.⁵³

La 1 decembrie, dimineața la 6 h 40', vântul a revenit la direcția sud-est și după aproape o lună „Gipsy Moth“ a început să navigheze din greu cu vânt strâns. Am notat în jurnal: „Mă aștept să am din această cauză multă bătaie de cap înainte de a ajunge la Sydney“. Presimțirile nu m-au înșelat!

⁵³ În cartea sa *A Gipsy of the Horn (Nomadul de la Capul Horn)*, Rex Clements relatează o întâmplare ciudat de asemănătoare.

„Într-o noapte întunecoasă, fără lună, puțin înainte de a intra în zona Roaring Forties, am fost martorul unei întâmplări stranii.

Era în timpul cartului de la miezul nopții, „cartul de cimitir“, cum i se mai spune. Trebuiau tocmai să bată cele patru lovituri de clopot. Brusc, din afara babordului, de nu prea departe, a țâșnit din întuneric un țipăt neînchipuit de înfiorător și jalnic, teribil prin desperare și intensitate. Amploarea nu era prea mare; vreo douăzeci de oameni în cor ar fi putut face un zgomot asemănător, dar oroarea de nedescris a țipătului ne-a înghețat sângele în vine.

Împreună cu secundul și cu alți oameni din echipaj am alergat la parapet scrutând întunericul pe partea bordului în vânt. Oamenii din echipaj, care dormeau în cușetele lor somnul celor obosiți de muncă grea, s-au trezit dând fuga și ei pe punte. Nici într-un naufragiu marinarii n-ar fi ieșit pe punte nechemați, dar țipătul i-a scos afară ca la chemarea trâmbiței judecății de apoi; toți erau cuprinși de teroare.

Însuși căpitanul a fost trezit de țipăt și a ieșit pe punte. Ascultam cu toții, cu încordare, încercând să străpungem cu privirea întunericul din jur. După câteva momente de ascultare curioasă și tăcută îngrozitorul țipăt s-a repetat, mai puternic de data asta, devenind o tortură insuportabilă. Apoi s-a prelungit într-un scâncet intermitent, înnebunitor. Am rămas încrămeniți fără a îndrăzni să scoatem o vorbă.

În noaptea aceea n-a mai dormit nimeni și am respirat ușurați când zorile cenușii s-au revărsat pe întinsul pustiu al mării.

Aceasta a fost totul. Cuvintele nu pot reda în întregime grozăvia; a fost într-adevăr o noapte de teroare. Multă vreme apoi ecourile îngrozitorului țipăt cuprind fiori. Bănuiesc că și în cazul povestit a fost vorba tot de țipătul unui albatros. *N.A.*

8

Strâmtoarea Bass

La amiază am stabilit poziția și am constatat că din cauza curentului provocat de vânt mă aflam cu 36 mile mai la nord de poziția probabilă. Performanța zilnică la 1 decembrie a fost de 140 mile, cifră pe care nu aveam să o mai realizez nici pe departe în zilele următoare; începea o fază grea a călătoriei.

„Gipsy Moth“ naviga cu capul spre coasta Australiei, undeva între capul Otway și capul Nelson, la 100 mile vest de acesta din urmă, unde coasta era sub vânt. Am coborât focul de 300 picioare pătrate și în locul lui am ridicat focul de drum pentru a strânge cât mai mult vântul. Îndată, „Gipsy Moth“ a început să fie izbită de valuri, dar nu aveam încotro. Seara la ora 20 izbiturile au devenit puternice. Simțeam că înnebunesc din cauza tensiunii cu care așteptam următorul șoc. În zona „Roaring Forties” puteam să mă las dus de vânt până când ajungeam travers pe vânt sau chiar cu vânt din pupă, dar știam că în situația actuală era o mare greșală să mă îndrept spre o coastă sub vânt. De fapt, mă aflam încă la 90 mile depărtare de țărm, dar obișnuit cu imensele întinderi pustii ale oceanului, această distanță mi se părea neînsemnată. Am coborât focul de drum și în locul lui l-am ridicat pe cel de furtună, terțarolând totodată vela artimon. Prin aceasta am redus viteza de la 5 1 / 2 la 3 1/2 noduri, păstrând același cap, dar condițiile deveneau mai suportabile căci s-au redus și izbiturile valurilor.

La miezul nopții marea a devenit foarte agitată, valurile treceau pur și simplu peste navă. Am ridicat focul de furtună în vânt, am coborât vela de capă și am ținut capul cu vânt strâns; echea era amarată sub vânt și navigam cu 2 noduri. În dimineața zilei de 2 decembrie, la ora 6 am terțarolat iarăși focul de furtună și am ridicat velastraiul artimon.

La amiază am constatat o realizare zilnică de numai 68 mile. Făcusem o singură observație la soare care îmi confirmase poziția estimată, și anume, la amiază mă aflam cam la 35 mile de capul Nelson și mă îndreptam spre golful unei coaste sub vânt. Vizibilitatea era redusă, barometrul cădea, prevestind furtună puternică. Coasta era joasă, greu de reperat chiar când m-aș fi aflat aproape de ea. Am virat nava de bord și am pus capul spre sud-sud-vest. Credeam că voi fi nevoit să păstrez

acest cap până când vântul va vira suficient ca să pot intra în strâmtoarea Bass. „Gipsy Moth“ naviga doar cu 3 noduri din cauza velei de direcție care era mascată, dar cel puțin izbiturile valurilor erau mai reduse și am socotit că mă puteam odihni. Vremea era destul de rea; la 10 h 24', pentru a executa o singură observație la soare am fost obligat să curăț de două ori sextantul și să-l clătesc cu apă dulce, căci creasta unui val mare l-a udat cu apă sărată.

Am avut parte tocmai de ceea ce sperasem să evit: am pătruns în strâmtoarea Bass pe timp de furtună, cu vizibilitate foarte redusă și fără a fi executat o verificare de poziție pe cele 12 000 mile parcurse anterior. Era un moment critic, căci observațiile cu sextantul la soare, la lună sau la alți aștri dau poziția precisă numai dacă nu se face vreo greșeală de calcul. Trebuie să recunosc că la una din zece sau douăzeci de observații mai făceam și eu câte o greșeală, de obicei stupidă, cum erau folosirea unei date calendaristice greșite, copierea eronată a unei cifre la un logarithm cu 6 zecimale. Din fericire, aproape întotdeauna am descoperit greșeala comisă; se pare că am o intuiție ciudată în depistarea erorilor. Știind că pot să fac asemenea greșeli eram nervos, iar apropierea îmi producea un fel de neliniște mai ales că mă bazam doar pe calcule de navigație astronomică; mă temeam să nu mă lovesc în întuneric de vreo stâncă sau insulă știind că ultima verificare certă de poziție o efectuasem cu 12 000 mile în urmă. Era foarte posibil să fi făcut o eroare constantă în toate observațiile astronomice, neobservată la sextant, o abatere de la oră, o greșeală la citirea în tabele sau în almanah... Sperasem să obțin o verificare de la radiofarurile din strâmtoarea Bass; dar în zadar am acordat stația mea la toate frecvențele înscrise în ultimul „Manual de semnalizări al Amiralității britanice”. Nu știam atunci că toate frecvențele australiene se schimbaseră între timp. Am încercat toată gama de frecvențe a postului meu gonio și am prins în sfârșit radiofarul aeroportului Mount Gambier, pe o frecvență complet diferită de cea trecută în manual. Am căutat apoi frecvențele radiofarurilor de la capul Otway și capul Wickham. Din păcate, semnalele acestora se repetau numai la intervale de câte 30 minute.

Culmea ghinionului, vântul sufla din provă și eram forțat să navighez încet contra vântului. La 17 h 30' am schimbat din nou direcția, readucând iarși capul spre coastă, pe întuneric, furtună și vizibilitate redusă. Tangajul și izbiturile valurilor în bordaj erau înnebunitoare. În noaptea aceea, când vorbeam prin radiotelefon, aveam impresia că mă aflu într-un bălci vorbind la telefon de pe scena exterioră a unui circ.

În dimineața următoare (3 decembrie), la 9 h 40', poziția estimată de mine indica o zonă în care sonda acustică, având o rază de acțiune de 50 fathom⁵⁴, trebuia să semnalizeze existența unui fund. Aparatul nu a înregistrat nici un semnal, așa că am presupus că mă aflu la vreo două mile spre vest, unde harta indica o adâncime de

⁵⁴ Unitate de măsură marinărească, egală cu 1,38 m. — *N.T.*

peste 50 brațe⁵⁵. Dacă aceasta era situația, distanța până la coasta sub vânt era de cel puțin 19 mile.

Pe lângă faptul că nu aveam posibilitatea de a executa o observație la soare, navigația îmi era complicată și de împrejurarea că nu puteam prinde nici unul dintre radiofarurile indicate în ultimul „Manual al Amiralității britanice”. Până la sfârșit, tot căutând banda de frecvență, am constatat că în loc de 289 cum era indicat în manual, radiofarul de la capul Otway era la 314 kilocicli, cu toate că exemplarul meu era o ultimă ediție apărută înainte de plecare. Am reușit să descopăr și frecvența radiofarului de la capul Wickham și am putut stabili o poziție aproximativă cu ajutorul lor. La 3 decembrie la amiază, performanța zilnică realizată a fost de numai 53 1/2 mile.

Poziția stabilită pe baza emisiunilor de la capul Otway și capul Wickham arăta că mă aflu la 12 mile de țărm, la 23 mile vest de capul Otway, dar cu 5 mile mai la nord de el. Aceasta era situația la 12 h 30'; am ieșit repede pe punte ca să văd dacă nu cumva se zărea țărmul. Nu voiam să mai schimb capul până ce nu vedeam țărmul și mai speram că vântul își va schimba direcția ca să pot dubla capul Otway fără a fi nevoie să schimb drumul. Am continuat să stabilesc pozițiile după Otway și Wickham dar datele nu erau exacte din cauza compasului meu, care în emisfera sudică avea toane. După două ore și douăzeci de minute am zărit drept înaintea un țărm stâncos. Cel mai depărtat punct vizibil spre est bănuiam a fi Moonlight Head. Credeam că „Gipsy Moth” se îndrepta spre Oliver Hill, situat la trei sau patru mile vest de Moonlight Head, pe care speram că îl reperasem exact, dar nu puteam identifica precis coasta. Dacă era într-adevăr vorba de Oliver Hill, atunci mă aflu la numai 16 mile de reciful Schomburg unde naufragiasse cliperul faimosului căpitan Bully Hayes. Am schimbat direcția când țărmul se afla la aproximativ trei mile.⁵⁶ Cred că am navigat cu murele la babord timp de patru sau cinci ore ca să ies din drumul cargourilor ce treceau prin această zonă. La ora 17 de-a lungul coastei a apărut o formație de nori obișnuită prin partea locului, denumită „Southerly Buster”: un vălătuc întins și jos de nori, de culoare albastră-purpurie. Nu știam dacă erau atât de periculoși pe cât păreau și dacă, antrenați ascendent de vânt, se vor năpusti asupra mea. Aș fi dorit să ridic mai multe vele, dar vălătucul de nori mă cam speria. După

⁵⁵ Unitate de lungime de 6 picioare, sau în jur de 1,83 m, folosită în Anglia și în diverse alte țări pentru a indica adâncimea apei; veche unitate de lungime din Franța măsurând 5 picioare sau 1,624 m. — *N.T.*

⁵⁶ După un ziar australian, când am schimbat capul față de coastă, la vest de capul Otway, în ziua de 3 noiembrie, „un pescar australian ieșit în larg cu nava sa de pescuit languste a luat cu el fructe, șampanie și bere ca să le dăruiască navigatorului solitar englez; a fost însă nevoit să se întoarcă din drum din cauza unui vânt de 40 mile pe oră și a unor valuri apreciate la 30 picioare înălțime. După o luptă cu furtuna dusă pe 50 mile sticlele s-au spart, fructele s-au zdrobit și întreg echipajul navei cu motor, lung de 50 picioare, a fost apucat de rău de mare”. Nu știu de unde a pornit acel pescar. — *N.A.*

relevmentele radio-goniometrice, la ora 22 mă aflu încă la 31 mile distanță de capul Otway, pe o rută de cargouri; am zărit tocmai trei navigând în șir unul după altul. Această întâlnire mi-ar fi fost de mare ajutor dacă aș fi cunoscut exact drumul pe care îl urmau; din păcate nu luasem cu mine exemplarul din *Ocean Passage of the World (Rutele oceanice din toată lumea)*, editat de Amiralitatea britanică; este încă un exemplu de scăpare din vedere la pregătirea unei călătorii lungi, care apoi te amărăște în cursul acesteia. Nu putem stabili deci care era ruta cargourilor și dacă ele se îndreptau spre Fremantle.

Trebuia să mă îndrept mai spre sud ca să fiu sigur că mă aflu în afara rutelor cargourilor, înainte de a schimba drumul. La miezul nopții notam în jurnal că acea rută de vapoare era tot atât de aglomerată ca și Canalul Mânecii; am mai trecut pe lângă încă trei cargouri și am fost nevoit să virez cu vânt din pupă ca să evit o ciocnire cu unul dintre ele. Se afla cam la o distanță de 1 milă când schimbam direcția și am socotit că era destul de departe și ca aveam tot timpul necesar pentru manevră. Era prima navă de care mă apropiam atât de mult din clipa când ieșisem din Oceanul Atlantic de sud; este singura scuză pentru faptul că am apreciat atât de prost timpul necesar pentru manevră. În timpul virării navei mi-am dat seama că eram în pericol de ciocnire și am început să mă îndepărtez de uscat ca să pot trece pe la pupa cargoului. Probabil că cei de pe vapor s-au întrebat ce dracu aveam de gând și comandantul conștiincios și priceput, a încetinit cargoul până la oprire. Ce bine ar fi dacă navele mari ar da tot atâta considerație micilor veliere. Am trecut aproape pe sub pupa cargoului, simțindu-mă de-a dreptul ridicol. Cred că manevra mea a durat mai mult decât mă așteptam și că vaporul naviga foarte repede.

Curând am putut zări, estompat, farul de la capul Otway. Am recepționat un relevment de la el, dar fără să pot determina distanța. Am apreciat că erau vreo 20 mile. Cred că mă înșelasem și că țărnul zărit nu era Moonlight Head. M-am agitat nespun până la miezul nopții, din cauza vapoarelor, a nesiguranței poziției, a vremii și a vântului care, din când în când, ajungea până la tăria de furtună. Nu puteam să mă culc cu capul navei spre coastă și fără a cunoaște la ce distanță mă aflu de ea; am stabilit, așadar, pe hartă limitele de eroare ale poziției și am dedus că indiferent de locul în care mă găseam, în interiorul limitelor, puteam naviga fără pericol un anumit număr de ore cu murele la babord, fără a risca să dau peste insula King⁵⁷, asupra căreia se atrăgea atenția în Instrucțiunile de navigație ale Amiralității britanice.

Ziua de 4 decembrie a fost cenușiu-verzuie, cu ploaie, vizibilitate redusă și vânt potrivit din sud-est. Din cauza îngrozitoarelor izbituri ale valurilor eram obligat să merg foarte încet. Cu toate manevrele de vele și calcule de navigație, *încă* nu pătrunsesem în strâmtoarea Bass! Performanța zilnică era din nou mizerabilă, 52

⁵⁷ Face parte din insulele Tasmaniei și se află la intrarea vestică a strâmtoarei Bass; are 1700 de locuitori. — N.T.

mile. „Gipsy Moth” atingea până la 5 1/2 noduri, dar trei sau patru valuri o izbeau în șir obligând-o să se oprească. Izbiturile nu erau prea puternice, dar suficiente ca să oblige nava să treacă la alură de mârtoagă sau să se oprească de-a binelea. De trei zile nu mai executasem observații la soare pentru stabilirea poziției. După un relevment radio, de care însă nu eram prea sigur, am fost derivat cu 10 mile spre sud, în patru ore și jumătate din acea după-amiază.

La 16 h 30' mă aflam la 8 mile nord de capul Wickham, la capătul nordic al insulei King. Am socotit că eram destul de aproape și am stabilit capul spre est-nord-est. Mi s-a relatat ulterior că paznicul farului de la capul Wickham observase nava mea. Afirmatia m-a surprins, căci normal ar fi fost ca eu să observ în primul rând farul. Probabil că m-a reperat pe un ecran radar.

Prin aceasta se explică însă ceea ce s-a întâmplat o oră și jumătate mai târziu, când m-a descoperit un avion, care s-a rotit de câteva ori deasupra lui „Gipsy Moth”. A fost o dovadă de mare îndemânare să zboare în obscuritate, cu nori joși, la 200 picioare. De fiecare dată când trecea pe deasupra mea apărea și dispărea imediat în întunecime. Isprava avionului nu se explică decât prin cunoașterea *exactă* a poziției mele, pe care eu însumi încă nu o cunoșteam precis.

La o oră înainte de miezul nopții notam în jurnal: „Slavă Domnului, vântul și valurile s-au mai potolit. Nu înțeleg cum poate nava să înfrunte asemenea lovituri de berbec”. În noaptea aceea am pierdut mult timp încercând să obțin relevmente gonio de la radiofaruri. Cel mai bine m-a lămurit un radiofar de aviație de pe insula King. Era dificil să obțin relevmente precise cu compasul meu al cărui ac magnetic se agita nebunește. Aceasta pune în evidență încă o scăpare în pregătirile mele de călătorie; ar fi trebuit să-mi amintesc că era necesar să iau un compas cu ac prevăzut cu contragreutate, pentru înclinația magnetică din emisfera sudică. Apoi am mai descoperit că lămpile fluorescente din cabină deranjau recepția relevmentelor, ceea ce constituia un inconvenient căci eram obligat să sting toate lămpile ca să pot obține date precise.

În zorii zilei de 5 decembrie vântul a slăbit și în același timp și-a schimbat direcția, făcând ca înaintarea mea să fie mai dificilă ca oricând. Era a suta zi de călătorie. Am notat în jurnal: „în ultimele patru zile nu am parcurs decât 279 mile, luptând din greu cu vânt contrar din est, în majoritate de tăria unei furtuni; ca și cum aș fi navigat patru zile în Canalul Mânecii cu vânt contrar înfruntând trei sferturi din timp o furtună și în restul timpului, vânt de tăria 4. De doua ori am fost obligat să țin la capă, când nava era prea puternic izbită de valuri. Vizibilitatea a fost mizerabilă, nu am putut verifica poziția de loc înainte de amiaza, până m-am apropiat de capul Liptrap.”

Mă gândeam că era cazul să mă apropii de un port, căci terminasem ultima provizie de ceapă. În dimineața următoare, la 10 h 38', am zărit în față coasta. La amiază, vremea începuse să se schimbe; era chiar o zi caldă de vară. Realizarea zilnică a fost de 106 mile. Când am ajuns la 3 mile de coastă, am schimbat direcția,

îndepărtându-mă de țarm. În acel moment, mă aflam în golful Venus, de unde trebuia să navighez în volte contra vântului pentru a dubla capul Liptrap și a pune capul spre promontoriul Wilson. În jurul promontoriului erau numeroase insule: micile arhipelaguri Glennie, Anser și Rodondo. Din fericire vremea se menținea senină și mai erau și două faruri, dar pentru un navigator solitar era destul de complicat să se strecoare pe întuneric printre acele insule. După fiecare schimbare de direcție, din milă în milă trebuia să verific poziția și tot ceea ce am putut să fac în acea noapte a fost să dorm iepurește timp de mai puțin de două ore. M-am consolatat cu gândul că vântul, deocamdată contrar, îmi va deveni favorabil îndată ce voi dubla promontoriul și mă voi îndrepta spre est-nord-est, către insula Gabo.

Mă înșelasem. în dimineața zilei de 6 decembrie, la 6 h 30' am trecut de insula Rodondo, la sud de promontoriul Wilson. Aspectul acelei insule era foarte interesant; lungă de numai vreo jumătate de milă și înaltă de 1150 picioare, arăta ca o stînca enormă. M-am apropiat de ea la câteva sute de yarzi. Eram emoționat și mi se părea ciudat să privesc stînca și solul, după atîta vreme de când nu mai zărisem pămînt în apropiere. Mica insulă era o bucată de pămînt cu aspect solid, o stîncă stearpă, semănând cu calota unei pălării melon ieșind din apa mării.

Am menținut murele la babord până am ajuns în apropierea altei insule, la șapte mile est de Rodondo, după care am schimbat din nou capul. Dar îndată vântul a devenit iarăși contrar. La amiază realizasem cu totul doar 62 mile, dublând promontoriul Wilson.

Mai aveam încă 449 mile până la Sydney. Vântul nu numai că era contrar, dar adia doar ca o simplă briză ușoară, așa că se părea că va mai trece vreme înainte de a ajunge la Sydney. Am notat în jurnal: „Judecând la rece, din cauza acestei brize slabe potrivnice îmi vor trebui opt zile ca să străbat 400 mile; mă consolez însă că putea fi și mai rău.”

În noaptea de 7 decembrie aproape că am stat imobilizat de acalmie, dar m-am încurajat cu gândul că o dată ce voi dubla insula Gabo, vântul îmi va deveni favorabil. La ora 8 dimineața am ridicat velastraiul mare. Îndată, acțiunea lui s-a făcut simțită, viteza a sporit, dar împiedica buna funcționare a velei de direcție. Venind de la Newcastle⁵⁸, vaporul „Illowra” mi-a urat un călduros bun sosit cu sirena de ceață, dar mi-a produs multă spaimă apropiindu-se prea mult de pupa navei mele, în timp ce manevram corespunzător schimbărilor de direcție ale vântului. Am notat în jurnal: „Orice tensiune nervoasă mă face să mă simt slab fizicește ca un copil.”

La amiaza aceleiași zile mă aflam la 35 mile distanță de coasta districtului Gippsland Lakes⁵⁹, alunecând fantomatic în adierea slabă a vântului, când am fost descoperit de câteva nave pescărești, pline de reporteri ale diferitelor ziare. Mai întâi

⁵⁸ Port în Australia, la nord-est de Sydney, la gura râului Hunter; 185 000 locuitori. - *N.T.*

⁵⁹ Regiune pe coasta sud-estică a Australiei — *N.T.*

am auzit un zbârnâit de motor și am ieșit repede din cabină ca să descopăr, nu departe, o primă nava plină cu reporteri și fotografi. Am răspuns la salaturile lor și câtorva întrebări, dar am refuzat să mă las fotografiat. Până la sfârșit m-am gândit să nu le par ursuz și le-am spus că voi reveni pe punte după 10 minute. Au protestat spunându-mi că mai veneau și alte ambarcații cu reporteri și că deci doreau să aibă prioritate. Le-am răspuns că-mi pare rău, dar că nu pot face altfel; adevărul este că eram nebărbierit și că doream să-mi dau barba jos la repezeală și în același timp să-mi schimb îmbrăcăminte ca să nu mai par un adevărat vagabond. După 90 de zile în care nu văzusem de aproape nici o figură omenească eram exuberant, amabil, dându-mi silița să fiu cât mai agreabil. Mărturisesc că aș fi preferat să nu fiu descoperit înainte de a ajunge la Sydney, iar primul țărn zărit de când am plecat din Europa să fi fost promontoriul Sydney.

Mai târziu, un trauler l-a adus pe Lou d'Alpuget, ziarist la „Sidney Sun” pe care îl mai întâlnisem la Newport, Rhode Island⁶⁰, cu ocazia curselor nautice pentru Cupa americană din 1962. S-a apropiat într-o barcă de cauciuc de „Gipsy Moth” spunându-mi: „V-am adus în dar câteva cepe și o sticlă de whisky”. I-am răspuns la rându-mi: „Nu pot primi nimic la bord; știu din experiența anterioară cât de stricți sânt vameșii de la Sydney și ce scandal îmi vor face dacă iau contact cu cineva înainte de vămuire”. Mi-am amintit că și în timpul zborului cu avionul prin Australia vameșii australieni au fost foarte severi în privința respectării legilor și tuturor prescripțiilor. Calm, Lou m-a contrazis spunându-mi că eram așteptat de o enormă manifestație de bun soset și că autoritățile vamale vor renunța la formalități. Am socotit ca era nepoliticos să refuz darul făcut cu atâta bunăvoință deși nu mai băusem de loc whisky în timpul călătoriei și mă dezobișnuisem de această băutură.

Desigur
că nici vameșii — altfel foarte prietenoși — nu vor fi prea bucuroși să se dea publicității o astfel de fotografie.

O altă navă, presupun de pescuit, s-a apropiat atât de mult de mine, încât un ziarist de la „Melbourne Age” mi-a aruncat un ziar. Timonierul de pe navă nu a apreciat însă bine distanța și a lovit pupa navei mele „Gipsy Moth” la 1 sau 2 picioare de cârma automată, adică de partea în care aceasta este fixată de pupă, și anume, la suportul paletelor demontate. Am reușit cu greu să mă îndepărtez de nava „inamică”, și cred că am scăpat și de alte avarii mai grave; în schimb, în timpul manevrelor m-am lovit la cot. Fără să vreau am tras o înjurătură. Rareori mi-a fost dat să văd un om mai scandalizat ca acest ziarist galben și în același timp mut de indignare. Când nava s-a îndepărtat, am căutat să văd în ce constă avaria și, revenindu-mi din accesul de mânie — pe care întotdeauna îl regret — i-am făcut cu mâna ziaristului un semn prietenesc. Acesta, cunoscându-și bine meseria și bun diplomat, nu a relatat înjurătura (de altfel, nici nu se putea tipări!), ci a povestit că am exclamat: „Pe semne că doar duminica faci pe timonierul!” Se pare că această

⁶⁰ Oraș și port la Atlantic, în sud-estul statului Rhode Island din S.U.A.— *N.T*

pretinsă exclamație a mea i-a amuzat teribil pe cititorii australieni; de altfel m-amuzat și pe mine, căci niciodată până atunci nu mai auzisem această expresie!

În ziua aceea, la amiază, am constatat o realizare zilnică de numai 59 mile. Seara am întins curelele prin care motorul de rezervă acționa alternatorul. S-a auzit un zgomot puternic după care a început să miroasă a ars. Din cele două curele abia puse în funcțiune una s-a rupt în bucăți. Noroc că ajunsesem să mă obișnuiesc cu incomoda operație de ajustare a curelelor. Când am executat-o prima dată, în larg, mi-a părut groaznic de dificilă din cauză că jumătate din șuruburi trebuiau strânse doar după pipăit. Dar până la urmă te obișnuiești cu toate.

Nu mai aveam curent electric decât în acumulatori și am anunțat postul de radio Sydney că începând din acel moment nu mai puteam emite sau recepționa decât comunicări urgente. Am cerut să mi se comunice frecvența radiofarului de pe insula Gabo; mi-au dat-o, precum și pe cea a aeroportului de la Sydney. Toți operatorii radio australieni au fost foarte prietenoși și gata să-mi sară în ajutor.

Până atunci navigasem continuu în volte, contra vântului, timp de șase zile. Când, în sfârșit, am scăpat de vântul contrar, acesta a devenit foarte slab; apoi înaintarea mi-a fost frânată de puternicul curent care merge de la sud la vest scâldând coasta statului New South Wales⁶¹. În după-amiaza zilei de 8 decembrie, tocmai când mă întrebam dacă trebuie să cobor velastraiul mare, am auzit un șoc puternic care a făcut să vibreze coca. Am ieșit repede pe punte crezând că s-a rupt ceva, dar în primul moment totul mi s-a părut în regulă. Apoi am observat că unul dintre straiurile de la vârful arborelui trinchet șerpuia atârând în jos, în loc de a fi întins și drept. Nu-mi dădusem seama de prima dată din cauză ca velastraiul mare rămăsese susținut de grandee și de fungă. Ambele straiuri de la vârful arborelui trinchet erau căzute jos, încolăcite, atârând în apă. Se mai mențineau încă doar două straiuri mici. Am manevrat velastraiul mare — după ce l-am scos din apa fără multă greutate — precum și cele două straiuri de la vârful arborelui trinchet. Cârlițul de la capătul arborelui, care menținea aceste straiuri de vârf, cedase la sudură. Se punea întrebarea dacă ruptura slăbise și celelalte două straiuri mai mici. Dacă și acestea cedau, nu mai aveam posibilitatea să manevrez velele din provă până nu improvizam un strai la partea de sus a arborelui; și chiar în acest caz viteza se reducea simțitor. Mi-am pus ochelarii de vedere la îndemână — pentru timpul nopții — și am privit cu atenție partea de sus a arborelui, dar ploaia mă împiedica să pot vedea ceva. Mi-a fost teamă de straiuri până ce am ajuns la Sydney, deși cele două mici au rezistat.

În seara următoare, la 9 decembrie, s-a întâmplat un lucru ciudat. Mă aflam la provă și demontam lumina de poziție tribord, când deodată am simțit că mă aflu aproape de suprafața apei, aproape în atingere cu ea; puntea provei se afla la cinci picioare deasupra apei. Am privit spre pupă și mi s-a părut că nava se scufundă. Am

⁶¹ Unul dintre statele Confederației australiene, cu capitala la Sydney. — *N. T.*

alergat într-acolo și am coborât în cabină pentru a ridica panoul de deasupra santinei. Mă așteptam s-o găsec plină cu apă provenită dintr-o gaură neștiută prin care ar fi năvălit puternic; nu mică mi-a fost mirarea când am văzut că în santină nu era apă de loc. Nici vorbă de scufundare. Probabil că am avut o iluzie optică asemănătoare mirajului, dar senzația netă a fost că nava naufragia. Sper să nu am parte niciodată de așa ceva, în realitate.

În dimineața de 10 decembrie „Gipsy Moth“ era în calm, dar după-amiază a început să sufle o briză din nord-est. Din nou vântul era contrar, dar vremea era de un senin perfect. Am chemat prin radio postul de la Sydney și am rugat să-i transmită Sheilei un mesaj prin care să-i spună că începând de la miezul nopții nu am înaintat din lipsă de vânt, că abia acum am reluat navigația și că mai aveam de parcurs 102 mile.

După-amiază mi-a dat de urmă un avion. Bănuiesc că pilotul recepționa mesajul pe oare tocmai îl comunicasem prin radio, căci mă aflu încă la cel puțin 50 mile în larg de coastă și nu dădusem date despre poziția mea. Probabil că a zburat de-a lungul unui arc de cerc cu raza de 102 mile având centrul la Sydney. „Gipsy Moth“ naviga lăsând o dără de spumă; era destul de înclinată, având ridicate vela mare, velastraiul arțimon, un foc și velastraiul trinchet. După ce am trecut de insula Gabo, am făcut un ocol de vreo 80 mile în larg pentru a mă feri de navele și de avioanele venite să mă întâmpine. Din păcate, cu cât navigam mai în larg, cu atât eram antrenat într-un curent ce se îndrepta spre sud, iar când, la 10 decembrie, am revenit către coastă și, la căderea serii, am zărit țărmul, am observat strălucirea unui far pe care l-am recunoscut a fi cel de la promontoriul Perpendicular de la extremitatea nordică a golfului Jervis. Pesemne că mă aflu mult mai la nord. Vederea farului m-a emoționat profund căci în acest golf am amerizat în 1931 cu hidroavionul meu „Gipsy Moth“ la sfârșitul primului zbor solitar peste marea Tasmaniei, din Noua Zeelandă în Australia. Acolo am pierdut vârful unui deget din cauza unei stângăcii comise când am agățat hidroavionul la o macara pentru a fi ridicat pe puntea navei port-avion „Albatross“.

Cu toate că pe hartă se atrage atenția asupra faptului că de-a lungul acelei părți a coastei australiene curentul spre sud are patru noduri, îmi era greu să cred din cauza aspectului neted, obișnuit, al suprafeței mării. În afară de curent mai aveam de înfruntat și un vânt nord-nord-est care sufla exact dinspre Sydney. „Gipsy Moth“ pierdea viteză spintecând valurile și și-a încetinit mersul până la 4 1/2 noduri. Sâmbătă, 11 decembrie, după ce am executat o voltă în larg și alta către Port Kembla⁶² nu a fost de loc surprinzător să constat că, de fapt, mă găseam mai departe spre sud decât fusesem înainte de volte. M-a surprins un acces de disperare, pesemne din cauza extenuării nervoase; mi se părea că eram condamnat să lupt acolo săptămâni întregi cu vântul și curentul, executând volte, fără să înaintez.

⁶² Centru siderurgic în Australia, la sud de Sydney. — N. T.

Pentru a mai diminua izbiturile valurilor ridicate de briza ce se înțețise, m-am limitat să navighez numai cu velele de furtună. La miezul nopții m-am hotărât să fac încercarea de a naviga mai repede și am ridicat mai multă velatură cu scopul ca, printr-un efort, să ajung a doua zi la Sydney. Extenuat cum eram, mi-au trebuit două ore ca să ridic focul de drum și vela mare; am desfăcut apoi din terțarole vela artimon și am făcut ordine la bord. După fiecare câteva minute eram obligat să mă opresc ca să mă odihnesc și să-mi recapăt respirația. După ce am terminat, „Gipsy Moth“, cu vânt din provă, nu înainta decât cu patru noduri; izbiturile valurilor o opreau mereu, cam la fiecare minut. Nu mai puteam să las nava să se autoguverneze, căci ori se plasa prea strâns în vânt, ori ieșea de sub vânt, așezându-se travers pe acesta. Dimineața, la 5 h 40' notam în jurnalul de bord: „Am stat 70 de minute în cocpit încercând să echilibrez cârma cu ajutorul parâmei palancurilor. «Gipsy Moth» se comportă ca o navă foarte neechilibrată și instabilă.”⁶³

La 8 h 30' am încercat să pornesc motorul, dar acumulatele erau complet

⁶³ Numai în urma experienței din cursul călătoriei am ajuns să cunosc caracteristicile nautice ale navei mele. M-a interesat mult modelul de navă cu vele, de tip „Gipsy Moth IV” lansat pe piață de societatea „Hobbies Ltd”. Este unul din diferitele tipuri de nave cu vele, corespunzătoare pentru cursele *Round Pond* sau altele asemănătoare, adică destinate unor regate pe lacuri din parcurile publice.

Când „Hobbies Ltd” a realizat primul său prototip de carenă la mărime naturală, La primele teste de plutire, acesta a prezentat „toate aparențele unei stabilități statice”. Când s-au montat vele și au început probele de navigație, s-a constatat însă că nu avea o chilă suficient de grea și că nava avea tendința să se încline într-o parte, ajungând cu velele în apă. S-a întâmplat la fel ca la primele probe de navigație ale lui „Gipsy Moth IV”. Atunci au reproiectat chila, făcând-o mai adâncă și modificând greutatea balastului; de asemenea, chila a fost prelungită spre pupă, către locul cârmei, așa cum recomandase Warwick Hood, la Sydney, când am acostat acolo. Când modelul a fost probat prin telecomandă, s-a constatat că rezista la comenzi, apoi a șavirat cu zgomot. S-au executat mai departe probe de navigație cu modelul și i s-a îmbunătățit performanța prin reducerea suprafeței cârmei, mărindu-se totodată și grosimea cârmei pentru a corespunde chilei modificate.

S-a constatat apoi că vela artimon „avea tendință să facă să vireze modelul, împiedicându-l să țină capul”, ceea ce însemna că vela artimon nu se echilibra cu velele din provă și, în consecință, readucea modelul în vânt. Prezent și la „Gipsy Moth IV” acest defect a fost în parte remediat la Sydney prin deplasarea spre provă a straiurilor de la extremitatea de sus a arborelui. Prin aceasta s-au rezolvat multe probleme de echilibru în cursul navigației. La model, constructorii au redus suprafața velei artimon obținând un efect similar. Când modelul a fost echipat cu vela mare, aceasta se masca și fălăia, pierzând din randamentul propulsiei. Pentru ca modelul să navigheze cum trebuie a fost necesar să i se reducă dimensiunea velei mari. Până la sfârșit s-a constatat că viteza și performanța generală a modelului erau mult sub așteptările constructorilor. Ei au crezut că grementul și coca navei erau cele mai bune de pe piață, dar când performanța modelului a fost comparată cu a altor iahturi de cursă telecomandate, a rămas în urma lor atât în ceea ce privește viteza cât și posibilitatea de manevrare.

Iată concluzia mea la toate acestea: ce păcat că cei care au construit nava mea „Gipsy Moth IV” nu au avut timpul suficient ca să execute un model pe care să-l probeze în *Round Pond*, înainte de a construi nava în mărime naturală! Câte necazuri și eforturi aș fi evitat prin descoperirea și remedierea acestor neajunsuri înainte de plecarea în călătorie ! — (N. A.)

descărcate. Nici legătura prin radio nu am reușit s-o stabilesc. Restul de curent din acumulatori îl utilizam doar noaptea, pentru luminile de poziție, importante aici, în plină rută de cargouri.

Totuși, am mers încet înainte, navigând cum puteam. La ora 10 dimineața am dublat capul Baily, la extremitatea sudică în Botany Bay. Mai aveam numai 13 1/2 mile de mers până la Sydney. O eleganta șalupă albastră grănicerească a ieșit din Botany Bay în întâmpinarea mea și mi-a urat bun sosît. Am ridicat pavilionul „White Ensign” și flamura Escadrei regale de iahturi. Am navigat încet, în volte, spre coastă. Pe măsură ce mă apropiam de țarm a început să bată briza spre uscat și aproape că aș fi putut pune capul spre Sydney, făcând numai câte o volta în larg, de numai 1—2 mile, la fiecare 5 mile. Îndată ce am trecut de promontoriile din Sydney vântul a devenit larg și s-a întesit până la o briză puternică. „Gipsy Moth” a început să arate ce este în stare, atingând din timp în timp 8 noduri. Nu puteam menține direct echea, dar guvernăm cu ajutorul celor două palancuri montate câte unul de fiecare parte a echei, la peretele coșpitului. Aș fi putut reduce sarcina pe eche și cârmă renunțând la vela mare, dar acum navigam repede având vântul dinapoia traversului și strecurându-mă printr-o flotilă de ambarcații de toate tipurile și mărimile. Nu îndrăzneau să risc a orienta ghiul la travers de teama unei puneri în pană care ar fi avut ca rezultat un blocaj al dispozitivului de guvernare, urmat, probabil, de abordaje sau ciocniri. Am întrebat prin portavoce șalupa Escadrei regale de iahturi de la Sydney când pot veni în vânt și am cerut șalupei grănicerești să îndepărteze ambarcațiile din pupa și babordul meu, ca să pot veni în vânt și să opresc fără a fi asaltat de șalupele și ambarcațiile televiziunii. Au răspuns cu promptitudine la cererea mea. Am venit în vânt, am virat apoi cu murele la tribord, cu toate velele mascate. „Gipsy Moth” și-a încetinit aproape complet mersul. O șalupă a acostat-o și în minutul următor Sheila și Giles au urcat la bordul navei mele. A fost o reîntâlnire fericită și în timp ce desfundam o sticlă de șampanie pe punte, un pilot de grăniceri a luat conducerea navei. Cum nu putea porni motorul din cauza lipsei de curent electric „Gipsy Moth” a fost luată în remorcă de șalupa Escadrei regale de iahturi de la Sydney. La 12 decembrie, la 4 h 30’ „Gipsy Moth” a intrat în portul Sydney, după o călătorie de 107 zile, 5 h 30’ calendaristice sau, mai exact, după 106 zile, 20 h 30’, durată efectivă ținând seama de schimbarea longitudinii. Distanța străbătută a fost de 14 100 mile, calculată după totalul realizărilor zilnice, de la amiază la amiază.

9

În Australia

Cele mai multe clipere aveau ca destinație Melbourne, dar eu am ales drumul mai puțin umblat, care ducea la Sydney. Poate că este cazul să dau unele explicații în privința acestei alegeri, deoarece Melbourne este un punct de acostare mai bun, situat cu 500 mile mai aproape de Plymouth. Ca să ajungi la Sydney, mult mai departe de Melbourne, trebuie să înfrunți grelele condiții de navigație din strâmtoarea Bass și apoi să urmezi cât mai aproape coasta New South Wales pentru a evita puternicul curent orientat spre sud, de care am vorbit în capitolul precedent. Pe această rută navigația este întotdeauna dificilă pentru navele cu vele — cum a fost de altfel și pentru mine — din cauza vânturilor variabile și a curenților orientați spre țărm care amenințau în mod permanent să fiu împins într-un golf sau să rămân fără vânt și derivat spre țărm de un curent.

Spre Sydney merg multe nave comerciale, cele mai multe transportând pasageri sau tot felul de mărfuri. În ceea ce privește performanța obținută de mine față de timpul realizat de clipere, aș fi putut termina prima parte a călătoriei la Melbourne și poate că ar fi fost mai logic să procedez astfel. În ziua de 4 decembrie, la amiază, se împliniseră 99 de zile de călătorie și mă aflam doar la 118 mile depărtare de Melbourne. Ar fi fost simplu să navighez cu vânt din pupă și să acostez la Melbourne, împlinind astfel 100 de zile de la plecarea din Plymouth. Aveam însă motivele mele personale să merg la Sydney. Mai fusesem încă de patru ori acolo și de fiecare dată trăisem momente pasionante, adesea romantice, pe care le-am consemnat în cartea mea *Along the Clipper Way* :

„La prima mea vizită am ajuns în acest port măreț venind cu un vapor din Noua Zeelandă; mă urcasem la bord la Wellington⁶⁴ îndrăgostit lulea de o fată fără inimă și încrezută, care călătorea cu același vapor spre Sydney. Deși eram convins că nu voi «supraviețui» acestei grele încercări, inima mea sfâșiată s-a consolată totuși. Următoarea vizită am făcut-o cu avionul meu «Gipsy Moth», ca punct terminus al celui de-al doilea zbor solitar întreprins din Anglia în Australia. Era în ianuarie

⁶⁴ Capitala Noii Zeelande, situată în extremitatea sudică a acestei insule, la capătul strâmătorii Cook; 160 000 locuitori. — N. T

1930. M-a întâmpinat și apoi m-a escortat o escadrilă de avioane. Eram atât de emoționat la vederea mulțimii care mă aștepta pe aeroportul Mascot, încât am aterizat înfricoșat ca un iepure săltând pe o pajiște. Tumultuosul și prietenosul bun venit al locuitorilor din Sydney mi s-a părut unic în felul lui.

A treia oară am sosit la Sydney din est, după ce am executat primul zbor solitar peste Marea Tasmaniei, din Noua Zeelandă în Australia. Pilotam hidroavionul meu «Gipsy Moth». Amerizarea și apoi primirea mea în marele port al Sydney-ului au fost însoțite de aceleași mari emoții. A patra vizită mi-a prilejuit-o plecarea în zbor de la Sydney la Pekin și apoi la Londra cu monoplanul «Puss Moth»⁶⁵. Era în 1936.

Mă gândesc cu plăcere la velierele care, plecând în Anglia, trec printre promontoriile Sydney-ului și ancorează în apele liniștite ale portului cu același nume, după ce au parcurs 14 000 mile de la Plymouth.”

Minunata manifestare de bun sosit a locuitorilor Sydney-ului îmi dădea din nou un soi de mândrie și mă bucuram că și de data asta alesesem acest port ca escală în Australia.

La zece minute după ce am pășit pe țărm, am înfruntat o conferință de presă cu 94 de ziariști și reporteri de radioteleviziune, se pare cea mai numeroasă dintre toate conferințele de presă ținute vreodată la Sydney. Era, desigur, un contrast izbitor cu solitudinea mea de peste trei luni de luptă cu marea, zi și noapte, având doar scurte răgazuri de două-trei ore la rând. Când am văzut, ulterior, filmul conferinței, am observat, cu interes, cum, la încăput, înregistrasem destul de greu sensul întrebărilor și reacția întârziată a răspunsului. Cu trecerea minutelor, receptivitatea îmi devenea mai rapidă. Multe întrebări au fost insidioase altele metafizice. Mă simțeam împroșcat parcă cu întrebări, după o sută de zile de solitudine și de luptă îndârjită cu stihiiile pentru supraviețuire. În asemenea împrejurări nu-ți mai dai seama de ce este serios sau nu. La întrebarea: „când ați avut moralul cel mai scăzut ?” răspunsul cel mai convenit ar fi fost: „când am terminat provizia de gin.”

Iaht-clubul regal de la Sydney m-a invitat să acostez la cheiul lor, propunere primită de mine cu bucurie. „Sufletul” acestui agreabil și minunat iaht-club era mereu tânărul și entuziastul Max Hinchliffe, fost căpitan în Marina australiană. Când l-a cunoscut Sheila, înaintea sosirii mele, îi lăsase impresia unui om distant, dar de fapt alta era realitatea: îi vorbise de partea urechii lui surde, motiv pentru care, de altfel, părăsise și marina. Nu cred să existe undeva oameni mai generoși ca locuitorii Sydney-ului, și mai ales ca membrii Iaht-clubului local. Clubul, care are un șantier naval propriu pentru ambarcații, cu marangozi, tâmplari și mecanici, mi-a pus la dispoziție toate instalațiile pentru a o readuce pe „Gipsy Moth” în stare de a înfrunta Capul Horn. Max a fost neobosit în ajutorul pe care mi l-a dat

⁶⁵ Numele unei specii de molie din ordinul *Lepidoptera*, de talie mai mare, trăind în Europa. — N.T.

asigurându-mi imediat concursul lui Warwick Hood, constructorul proiectant al iahtului „Dame Pattie” ce concurase în cursa pentru Cupa America din 1967. Pe Alan Payne îl cunoscusem, împreună cu Sheila, încă din 1962, la Newport, Rhode Island, după ce străbătusem solitar Atlanticul de nord; era proiectantul navei australiene „Gretel” de tip 12 Metri care participase alături de navigatorii americani în cursa pentru Cupa Americii din 1962. Alan nu mai practica independent construcția de nave ci proiecta ambarcații în împrejurimile Sydney-ului, pentru firma Havilland. Așadar aveam asigurate sprijinul și colaborarea celor doi constructori navali, pe care îi socoteam ca cei mai pricepuți din lume.

În primul rând ei au încercat să mă convingă că, așa cum era amenajată, „Gipsy Moth IV” nu corespundea scopului propus. I-am spus lui Warwick că anume a fost construită așa de robustă ca să facă față unei șavirări sau chiar unei dări peste cap. El mi-a replicat că cu o asemenea formă de carenă nava nu se va redresa. N-am mai avut ce să-i spun. Alan era de aceeași părere și căuta să mă convingă să nu mai continui cursa. Oamenii știau ce vorbeau; în sălbatica Mare a Tasmaniei se întâmplă mereu șavirări. Nu cred însă că e cazul să dau amănunte aici despre tot ceea ce am discutat atunci⁶⁶. Când au văzut cât sunt de hotărât să-mi continui călătoria au renunțat să mă mai convingă să renunț și s-au pus pe treabă ca să facă din „Gipsy Moth” o navă care să poată înfrunta cele mai grele condiții de navigație. I-am spus lui Warwick că „Gipsy Moth” se pune travers pe vânt cât ai clipi din ochi. El a dat acest cusur pe scama chilei și a schițat o extindere metalică pentru a reduce golul dintre partea cea mai de jos a chilei și călcâiul cârmei. Susținea că ar fi necesară și o extindere înainte a chilei, lucru de care și eu eram foarte convins, dar care era practic imposibil. Am fost de părere să se reducă la două cele patru straiuri ce fixau de provă partea de sus a arborelui trinchet și el a admis. Am mai cerut ca straiurile să fie fixate de punte cât mai înainte posibil. El s-a cam împotrivit, dar eu eram foarte convins că centrul de velatură din provă trebuia neapărat deplasat înainte. Warwick a mai insistat să se execute un plan complet diferit al aranjamentelor tuturor aparatelor și proviziilor de la bord. În general propunea concentrarea

⁶⁶ Trebuie să spun de la început că „Gipsy Moth IV” este o navă admirabilă și că, bine dirijată, poate naviga repede. Sheila îmi reproșa însă că îi găseau cusururi navei mele: „Nu uita, îmi spunea Sheila, că ai navigat cu ea mai departe și mai repede decât s-a reușit vreodată cu un iaht mic, în cursul unei singure călătorii”. Și nu uita să-mi reamintească, ori de câte ori avea ocazia, de Lisette, iapa celebră care aparținuse generalului Marbot, aghiotantul lui Napoleon. Când Marbot a cumpărat-o, iapa avea prostul obicei de a omorî grăjdarii și de aceea hotărâseră s-o omoare. Marbot însă a vindecat-o de nărav, scăpându-i viața. Recunoscătoare, la rândul ei iapa i-a scăpat generalului viața, o dată datorită vitezei sale neîntrecute, altădată răsturnând și călcând în picioare un soldat inamic care se repezea la stăpânul său cu baioneta și a treia oară, omorând un ofițer rus care era pe cale să-l lovească pe Marbot cu sabia dar care, până la urmă, a rănit-o pe Lisette. Deși admir curajul și devotamentul animalului, mărturisesc că nu aș fi amator de așa ceva. — N. A.

greutăților spre mijlocul cocăi în așa fel ca extremitățile să rămână mai ușoare pentru a păstra rezerve de flotabilitate. Ar fi preferat ca porțiunea din cocă situată deasupra armei să nu fie ascuțită și îngustă, ci lată, dar nu vedeam posibilitatea practică a unei atare modificări. Warwick nu s-a limitat la sfaturi teoretice ci a petrecut ore întregi cățărând pe arbore, verificând greementul și urmărind să înlătore toate defectele; de exemplu, a făcut să funcționeze anemometrul și girueta, care mai înainte se încăpățânaseră să meargă. A schimbat complet sarcinile pe sarturile arborelui trinchet cu scopul de a reduce presiunea pe mijlocul arborelui în cazul unei șavirări; din experiențe anterioare s-a constatat că o asemenea presiune mare este în stare să rupă partea centrală a arborelui în mai multe bucăți separate. (Trebuie să spun că, în afară de două straiuri, ulterior nu am modificat nici unul dintre reglajele stabilite după indicațiile lui Warwick). Alan a fost cu totul de acord și, pentru motive de securitate, a mai adăugat una sau două modificări; de exemplu a mai completat două traverse care să întărească bocaportul din provă, greu, slăbit din încheieturi și în general prost proiectat. Mi-am amintit că din prima zi a probelor de navigație balamalele prea mici ale bocaportului s-au rupt, iar traversele adăugate prezentau neajunsul că țineau permanent închis bocaportul, astfel că nu mai puteam coborî vecele jos, în cabina de la provă, direct de pe punte. Din păcate, după cum voi arata mai târziu, nu am fixat aceste traverse chiar imediat după plecarea de la Sydney.

Meșterii de pe șantierul Iaht-clubului de la Sidney au muncit din greu pe „Gipsy Moth” și mărturisesc că nu mai avusesem prilejul vreodată să văd oameni lucrând la o navă atât de repede și de eficient. Din cauza sărbătorilor Crăciunului lucrările au întârziat deși inginerul Bob Williamson a lucrat și în timpul lor pentru a realiza mai devreme programul de amenajări și de revizii ale navei. Jim Perry, șeful șantierului, excelent marangoz și tâmplar, și-a dat toată osteneala pentru a opri, infiltrațiile de apă de la punte. A montat o bordură în jurul gheretei (acoperișului) cabinei, la îmbinarea cu puntea și a reușit să etanșeze toate porțiunile pe unde se infiltra apa, în afară de una. A căutat, cu orice preț, să oprească infiltrațiile de-a lungul marginii punții, călăfătuind cu substanță cauciucată, ceea ce a redus considerabil porțiunile de infiltrație; dar acestea erau consecința unor greșeli fundamentale de proiectare sau de construcție, imposibil de remediat complet. A căutat să repare tambuchiul din cocpit, pe unde eram împrôșcat deseori cu apa atunci când lucram la mașina de gătit, iar valurile spălau puntea. Deși a făcut tot ce i-a stat în putință, din când în când tot mai primeam câte un duș cu apă de mare peste ceafa atunci când vreun val ajungea peste tambuchi.

Vinciurile Lewmar mi-au produs o mulțime de necazuri și de multe ori m-au băgat în încurcături. De obicei viram de bord nava fără a folosi vinciul pentru a manevra scota focului. Începeam prin a vira scota când nava venea în vânt și făceam volta scotei la tachet înainte de a se termina întoarcerea navei. Mă bizuiam însă că vinciul se rotește liber cu cele două bucle de parâmbă pe care le-am înfășurat în jurul lui. De multe ori însă vinciul refuza, fiind blocat. În momentul când am derulat scota

de pe vinci, era prea târziu ca să o mai prind în tachtet și volta era ratată. Ar fi trebuit sau să mă las derivat de vânt până ce deblocam vinciul, sau să revin la drum și apoi să mă ocup de deblocarea vinciului. Nu pot așterne pe hârtie tot ce mi-a venit la gură, mai ales când necazurile se întâmplau noaptea. Greșisem când presupusesem că blocarea vinciurilor era provocată de apa sărată. La Sydney am examinat mai amănunțit problema și am ajuns la concluzia că apa sărată nu avea nici o vină; cauza reală provenea din confecționarea vinciului, la care s-au folosit trei metale diferite așa că blocarea se datora coroziunii electrolitice. Este de necrezut ca o firmă să livreze astfel de vinciuri pentru o navigație în larg de lungă durată. O firmă australiano care confecționa vinciuri Barlow mi-a dăruit cu amabilitate o garnitură din acest tip de vinciuri și mărturisesc că în călătoria de întoarcere nu a fost nevoie să le curăț niciodată sau să le pun vreo picătură de ulei, iar la sfârșit aveau încă aspectul nou-nouț. Mă nedumirea faptul că deși cerusem proiectantului să prevadă pe „Gipsy Moth IV” un tip special de vinciuri — alegând chiar împreună modelul la o expoziție de nave și aparatură de bord — acesta folosisese un tip diferit, care mi-a produs enorme dificultăți.

În ceea ce privește cârma automată, Jim Mason s-a ocupat de ea în mod special. Era pilotul și proprietarul iahtului „Cadence” cu care câștigase recent cursa Sydney-Hobart⁶⁷, una dintre cele mai disputate curse de navigație în larg, celelalte două fiind cursele Bermuda și Fastnet. Dintre acestea, cursa Fastnet este cea mai dificilă, Sydney - Hobart cea mai severă, iar pentru cursa Newport-Bermuda a fost necesar să se limiteze numărul participanților la 150 de iahturi. Jim Mason a pus să se confecționeze două plăci din oțel inoxidabil pentru rama cârmei automate, înlocuindu-le pe cele rupte și le-a montat la locul respectiv, consolidându-le. Dar din păcate, cârma automată a devenit și mai grea. Pe de altă parte, Jim Perry a reparat paleta cârmei automate și, ca urmare, și aceasta s-a făcut mai grea. Din cauza creșterii greutatei, însă, cârma auto mată necesita mai mult vânt ca înainte pentru a fi mișcată; pentru a contrabalansa creșterea greutatei, am adăugat o contragreutate de plumb, mai grea decât cea dinainte. Dar și aceasta, la rândul ei, imprimă un efort mai mare pe dispozitivul paletei și mai târziu în timpul călătoriei, am îndepărtat-o, înlocuind-o tot cu greutatea veche, mai ușoară.

Vecele au fost demontate pentru reparații și s-au cusut pe ele întărituri la punctele de frecare. Când am ajuns la verificarea velaturii, îngrijorat de greutatea mult mai mare a cârmei automate am cerut și o velă specială pentru autogovernare, prevăzută cu ghiu.

Vela a fost terminată și livrată în 24 ore de la comandă.

Acest interval de timp petrecut împreună cu Sheila și Giles a fost foarte obositor. Mai întâi a trebuit să suport manifestația de bun venit din partea locuitorilor din Sydney care se întreceau să ne facă șederea cât mai plăcută.

Doream să ajung la Capul Horn înainte de sfârșitul lui februarie, ceea ce însemna

⁶⁷ Insulă mică lângă coasta sud-estică a Irlandei; de fapt, cursa are loc pe distanța Cowes—Plymouth. — N. T.

să plec de la Sydney cel mai târziu la mijlocul lui ianuarie. Prietenii din Sydney considerau că o dată ajuns în orașul lor, terminasem călătoria și cu greu puteam să-i fac să înțeleagă graba mea de a pleca cât mai curând mai departe. Cât despre Sheila și Giles, ar fi fost bucuroși să mai stau încă câteva luni. Cu extraordinara ei perspicacitate în relațiile cu publicul Sheila a preluat, imediat după debarcare, asupra ei, o mulțime din solicitările cu care mă copleșeau presa, radio-ul și televiziunea. Giles, împreună cu câteva prietene, a descărcat lucrurile de pe navă ca să se poată începe reparațiile și a acționat în numele meu pentru efectuarea diferitelor operații în legătură cu modificările propuse de Max. După ce s-a potolit și agitația și convorbirile cu ziariștii, Sheila a început să organizeze aprovizionarea din nou cu alimente și refacerea stocurilor. Era mijlocul verii și căldura soarelui fierbinte de la Sydney părea toridă pentru cineva abia sosit din iarna Angliei. Programul de lucru era foarte încărcat. Nădărdusese ca fiul meu mai mare, George, care locuia în Australia de douăzeci de ani și Gay, soția lui, îmi vor da o mână de ajutor, dar erau tineri însurați și numai de așa ceva nu le ardea.

Prins în vârtejul preocupărilor, după o primă întâlnire i-am mai văzut doar de câteva ori. Eram foarte slăbit dar nu aveam posibilitatea să mă odihnesc suficient ca să mă refac. Nici piciorul nu era complet vindecat — mă durea la mers — și cred că m-aș fi îndreptat repede dacă aș fi izbutit să fac exercițiile necesare. Le aveam în programul de dimineață dar nu era suficient. Ar fi fost foarte indicat înotul, dacă aș fi avut la îndemână o mică suprafață izolată de apă liniștită, dar de când am avut necazuri cu plămânul, detestam să intru cu capul sub apă și nu puteam înfrunta faimoasa hulă deferlantă a mării din jurul Sydney-ului. Colin Anderson, al cărui fiu, Robert este finul mamei lui Tony Dulverton, era dentist stabilit la Sydney, după ce a servit în Forțele aeriene australiene în timpul războiului; mi-a reparat dintele rupt, dar s-a alarmat de slăbiciunea mea și m-a convins să consult un doctor (Warwick Stening), care m-a uimit spunându-mi că, după cele descrise de dentist, crezuse că am o tumoră la coloana vertebrală! Menționez toate acestea, din cauză că și el făcea parte dintr-un grup care exercita asupra mea, cu o insistență obsedantă, presiuni ca să nu mai continui călătoria.

Două fotografii luate la sosire mi-au provocat și mari necazuri pledând și ele pentru întreruperea călătoriei. În prima, în care Giles mă îmbrățișa la bord, par un bătrân de o sută de ani plângând pe umărul tânărului mult mai înalt și mai voinic decât mine. (Dacă n-aș fi mâncat niciodată pește sau carne, ca Giles, aș fi fost poate tot atât de înalt și de voinic ca el și nu m-aș mai fi necăjit atât din cauza fotografiei). În cea de-a doua fotografie, luată de sus în clipa când păseam pe țârm la brațul unui ofițer de grăniceri și, pare-se, al lui Giles, eram, parcă, cel mai bătrân locuitor dintr-un mic port din Anglia, care se îndrepta, ajutat, spre tortul pregătit pentru a o suta zecea aniversare de la nașterea sa. Aceste fotografii groaznice au circulat în Anglia însoțite de criticile mele sincere în privința lui „Gipsy Moth IV”. Rezultatul a fost o telegramă primită de la Tony, principalul proprietar al navei, care îmi scria că în

nici un caz să nu mai continui călătoria. I-am răspuns tot telegrafic să nu se ia după relatările ziarelor, mulțumindu-i totodată pentru ocazia pe care mi-o oferea de a ieși, dacă doream, cu față curată din aventură cu ajutorul telegramei lui, terminând astfel mesajul: „în orice caz, voi continua”. De fapt, nava îmi fusese închiriată, prin contract, pe doi ani și se stipula expres că era destinată călătoriei în jurul lumii. Mi s-a spus ulterior că o altă organizație, care contribuisese cu ceva bani la construcția navei în schimbul publicității, a fost pe cale să dea o declarație, declinându-și orice răspundere în partea a doua a călătoriei, în cazul vreunui accident. Eram într-adevăr foarte slăbit în momentul acostării la Sydney. Am dormit foarte puțin în ultimele două nopți petrecute la bord în luptă cu vântul și curenții și evitând încrucișările cu alte nave din această zonă foarte frecventată. Și pentru că piciorul stâng îmi era încă destul de slăbănog, nemaiputându-mă susține pe el m-am lăsat sprijinit la coborârea pe țărm; de altfel, eram aproape mort de foame. Credeam că pierdusem 40 livre din greutate, dar Sheila și Giles susțineau că exageram. Regret că mi-a trecut prin minte să mă cântăresc la Sydney abia după zece zile de mese îmbelșugate, dar chiar și atunci aveam cu 24 livre sub greutatea normală. Căpitanul Alan Villiers, încercat cunoscător al navigației marilor veliere din zona Capului Horn, s-a grăbit să trimită următoarea scrisoare ziarului „The Guardian”, care a tipărit-o în numărul din 11 ianuarie:

„Aflu că îndrăznețul Francis Chichester plănuiește să navigheze înapoi, spre casă, dublând Capul Horn, așa cum era stabilit. Sper însă că de astă dată nu se va mai lua la întrecere solitar cu recordul «mediei» realizate de unele clipere. Îl sfătuiesc categoric, fie să angajeze la bord câțiva dintre acei tineri, atât de numeroși la Sydney, obișnuți să străbată Marea Tasmaniei (cât este de primejdioasă!) în iahturi destul de primitive, fie să mențină nava la capă în timpul nopții ori de câte ori trebuie să se odihnească.

Părerea mea este că pe o distanță de 6 000 mile, de la Sydney până la Capul Horn, nici un tip de cârmă automată nu poate da rezultate satisfăcătoare. Navigatorii știu de multă vreme că singurele mijloace de a dubla cu bine Capul Horn sunt atenția mereu trează și un timonier priceput care să urmărească în permanență reglajul velor. Vânturile puternice se schimbă brusc, destul de des și în mod foarte violent, de-a lungul a șase sau opt carturi de compas, aducând cu ele valuri încrucișate care obligă nava cu vânt din pupă să se dezechilibreze, să intre în ambardee și să ruleze. Într-o clipă, ea își pierde direcția și numai norocul o poate readuce pe drumul bun. La Capul Horn oceanul face înconjurul globului fără obstacole în calea violenței sale; nava trebuie să străbată zona aisbergurilor, coborând până la 57° latitudine sudică.

Căpitanul navei trebuie să fie cu ochii-n patru sau să aibă ajutoare care să vegheze neobosit. În această zonă de navigație rapidă către Capul Horn este un lucru obișnuit ca iahtul să fie ridicat pe culmea unui val enorm, clocotind în spuma de sub

chilă și să scape de sub control, pradă valurilor încrucișate provocate de schimbarea vântului. Apoi iahtul cade travers pe vânt, între valuri, înconjurat de tumultul înfiorător al acestor ape răzvrătite și necruțătoare. Într-o asemenea împrejurare o navă ca «Gipsy Moth IV» șavirează sigur. Ca să ieși din impas trebuie să iei alura de capă în timp util și să te supui mării fără a o sfida; să anini o zdreanță de velă în greementul din pupă pentru a menține iahtul în vânt; să filezi ulei prin țevile din provă ale spălătorului pentru a produce o peliculă la suprafața apei și a o calma. În acest timp, vânturile din vest continuă să împingă nava spre Capul Horn; probabil că îl va dubla.

Comandând marele velier «Joseph Conrad», am fost obligat în cinci rânduri să iau alură de capă între Isla de los Estados și Capul Horn, deși nava era robustă și aveam trei admirabili secunzi. Într-o noapte când navigam cu alta navă, «Parma», echipată cu patru arbori, am căzut travers pe vânt. Un val mare a trecut peste pupă, luând cu el compasul de drum; după o clipă, nava a fost aruncată în traversul hulei înfuriate, a rulat violent, spălată de la un capăt la altul de valuri, încât puntea principală devenise o clocotire de ape violente și învolburate ca cele ale cascadei Niagara. Nava a supraviețuit mulțumită norocului și robusteții construcției admirabil executate în Scoția. Dar puține nave ar fi rezistat unei asemenea încercări.

Nu doresc ca Francis Chichester să revină în Anglia sub forma strigoiului în care a debarcat la Sydney. Îi urez să-l văd ieșit cu bine la liman. Pentru aceasta trebuie însă să-l convingem să se cruțe.”

Curând după aceea, căpitanul Villiers a întărit alarma printr-un interviu acordat lui John Seddon și publicat în ziarul „Sun” din 12 ianuarie, pe care îl reproduc mai jos:

„Îl rog pe Chichester să renunțe. Drumul până la Sydney este nimic pe lângă cel de întoarcere. Iahtul său poate fi ridicat brusc de valurile clocotitoare și azvârlit spre Capul Horn.

Acolo vânturile se schimbă, dirijate parcă de un demon.

Când am navigat pe acolo cu «Parma», aceasta a fost zgâlțâită de valurile furioase ridicate de un vânt de o violență nebună. Apele năpustite spălau nava de la provă până la pupă, acoperind puntea principală de clocote ce se puteau întrece cu ale Niagarei.

O asemenea călătorie înseamnă să înfrunți cele mai uriașe și mai de necrezut valuri pe care le-am întâlnit vreodată de când străbat mările, cele mai blestemate ce pot fi întâlnite undeva.

Nu înțeleg ce-l îmboldește pe acest om să înfrunte enorma lor forță.

Chichester este un om splendid, demn de toată lauda; este uimitor de calm, de hotărât și de capabil.

Soarta a fost foarte bună și foarte înțelegătoare cu el, dar a te zvârli singur, cu o

navă ridicol de mică, să înfrunți asemenea valuri la 65 de ani și după o intervenție chirurgicală foarte serioasă, mi se pare a-i cere prea mult.“

După care ziarul îl prezintă pe căpitanul Villiers astfel:

„A devenit celebru navigând în 1957, cu o replică a velierului «Mayflower», de la Plymouth (Anglia), până la Plymouth, Massachusetts (S.U.A.), fiind unul dintre puținii oameni care cunosc primejdia în care vrea să se lanseze Chichester cu iahtul său de 53 picioare — «Gipsy Moth IV».

Are încă în minte tumultul asurzitor și forța ucigătoare din timpul călătoriei pe marele velier «Joseph Conrad», în largul Capului Horn. A fost apoi secund pe nava «Parma» cu care a străbătut același drum periculos.

Înainte de a pleca solitar spre Australia, Chichester l-a vizitat pe Villiers la locuința sa din Oxford și cu această ocazie gazda i-a prezentat un film în care se puteau vedea valurile necruțătoare ce bântuie pe drumul ales pentru întoarcere.

Chichester s-a îngrijorat, dar nu am reușit să-l fac să-și schimbe gândul, declarase Villiers.

Știa că înainte de a ajunge la Capul Horn va avea de străbătut 6000 mile înspăimântătoare în zona Roaring Forties și în zona Shrieking Fifties⁶⁸ din Marea Tasmaniei, deschisă spre Antarctica.

Am înfruntat aceste zone periculoase însoțit de un echipaj numeros, experimentat și cu ofițeri pricepuți. Nu m-aș încumeta să le străbat solitar și cred ca nici un marinar de profesie nu s-ar aventura; riscurile sunt prea mari.

Nu văd cum s-ar descurca Chichester singur, în cele șase săptămâni de navigație în condiții îngrozitoare.

Chichester a realizat o performanță frumoasă. Este un exemplu demn de urmat, dar nu va mai fi dacă se aventurează în acele părți sălbatice ale oceanului. Avem nevoie de un asemenea om și de exemplul pe care-l constituie.

Este însă un temerar și nu cred ca vom reuși să-l convingem sa se cruțe.”

Am cea mai mare stimă pentru Alan și în sinea mea eram de acord cu toate cele spuse de el despre Capul Horn, dar i-am răspuns: „Indiferent ce și cine ar avea de spus ceva, voi porni cât mai curând posibil. Doresc să nu se mai facă atâta gălăgie și să fiu lăsat să-mi văd de treabă”.

Am avut mult de furcă cu treburi care l-ar da gata și pe un om zdravăn. Trebuia să pun în ordine nava și cârma automată cât mai curând posibil ca să pot pleca la timp; să strâng toate proviziile și instrumentele necesare unei călătorii de patru luni, fără escală; să organizez legăturile-radio cu Noua Zeelandă, Argentina și Anglia,

⁶⁸ ”Cele cincizeci urlătoare” este denumirea dată zonei dintre 50 și 60° latitudine sudică. — N. T.

ocupându-mă totodată cu o sută de alte probleme referitoare la radiofaruri, hărți meteorologice și hărți rutiere. Max Hinchliffe mi-a dat un ajutor neprețuit. El a reușit să obțină ca dar din partea căpitanului crucișătorului australian H.M.A.S.⁶⁹ „Perth” un volum, corectat la zi, cu frecvențele radiofarurilor; mai important încă, a făcut extrase după paginile din *Ocean Passages of the World*, editat de Amiralitatea britanică, cu amănunte despre drumul cliperelor în Atlantic, pentru diferite luni ale anului. John Pleasants, pe lângă că a verificat legăturile-radio pentru a doua jumătate a călătoriei și a pus la punct postul meu radio, a descoperit că era crăpat unul dintre izolatorii antenei, formată dintr-un strai, la tribord. Înlocuirea era imposibilă și a trebuit să confecționeze el singur un izolator nou. Am constatat apoi că această antena-strai a fost cea mai bună dintre cele două existente și am sfârșit prin a mă baza în întregime numai pe ea. Am fost nespus de impresionat de priceperea colaboratorilor mei australieni. Am mai primit un valoros concurs de la comandantul-șef naval de la Canberra, comandorul George din Marina regală, care a luat legătură, pentru mine, cu H.M.S. „Protector”⁷⁰ ce patrula printre Insulele Falkland. „Protector” mi-a dat vestea excepțională că nu există gheață la nord de paralela 60°S, în strâmtoarea Drake. Am fost bombardat continuu cu articole de ziar și cu scrisori de la navigatori ieșiți la pensie, care au dublat cândva Capul Horn. Erau și câțiva neștiutori care îmi preziceau, în cazul în care persistam în hotărâre, un sfârșit tragic în valuri, rugându-mă totodată să nu mai continui aventura.

În „Sunday Express” din 1 ianuarie 1967 au apărut câteva articole scrise de diverși „profeți” care-și exprimau părerile lor despre evenimentele anului ce începea:

„Navigatorul solitar Francis Chichester este sortit eșecului în încercarea sa de a naviga în jurul lumii”, scria Marjorie Staves. În schimb, tot ea, mi-a spus: „Vei ajunge înapoi acasă și vei fi primit cu una dintre cele mai impunătoare manifestații de bun venit !”

„Va abandona din cauza lipsei de rezistență fizică” — sună altă profeție — „dar acest om dotat cu o atât de mare forță intelectuală, încât o simt de la mii de mile depărtare, va face o încercare uimitoare.”

E greu să rezisti tuturor acestor urări și prevestiri sumbre și oricât de tari ai avea nervii tot ți i-ar măcina. Dar în Anglia, părerile lui Alan Villiers aveau mare greutate, cum de altfel aveau în Australia și declarațiile căpitanului de marină în retragere John Jagoe din Sydney. El era de părere că aveam numai 50% șanse de

⁶⁹ Nava-amiral a Maiestății Sale. — N.T.

⁷⁰ Nava Maiestății Sale. — N. T.

supraviețuire în această aventură și că, probabil, sunt „un splendid exemplu de nebun pasionat” ca să fac o asemenea tentativă. Incidental, el a spus că nu avea sens afirmația că media călătoriilor cu clipere era de 100 de zile, ca Lubbock s-a referit în cărțile sale numai la călătoriile *cele mai rapide* executate de clipere în anul respectiv și că media generală era mai apropiată de 127 zile, pe care o depășisem admirabil. Părea a fi un om foarte convins de opiniile sale și l-am invitat la hotelul în care locuiam pentru a sta de vorbă la o ceașcă de ceai.

Într-o zi, vrând să sar de pe navă pe chei, mi-a alunecat piciorul pe marginea bordajului și am căzut lat, lovindu-mă de marginea debarcaderului la fluierul piciorului sănătos. Întâmplător, un reporter a asistat la scenă și imediat au apărut mai multe articole despre slăbiciunea mea, cerându-se să fiu oprit de a mai continua cursa. Am încercat să arăt că, dimpotrivă, faptul că m-am ridicat singur după căzătură și că mi-am văzut mai departe de treburi era un argument în favoarea continuării călătoriei mele, dar cele susținute de mine au fost primite cu destul de multă rezervă. Deși toate acestea mă deprimeau eram neclintit în hotărârea mea deoarece cântărisem primejdiile unei astfel de călătorii încă cu trei ani și jumătate în urmă și după o bună cumpănire am decis să pornesc la drum. Acum nici vorbă să mai dau înapoi. Din când în când primeam câte o încurajare care îmi sporea hotărârea. Îmi amintesc și acum cu recunoștință încurajarea primită de la lady Casey, soția guvernatorului general al Australiei, pe care o cunoșteam de mulți ani, fiind membră de onoare a Clubului aviatic Gertrude McKenzie din împrejurimile orașului Melbourne. Maie Casey, una dintre femeile excepționale ale secolului, mi-a spus: „Toate sunt fleacuri ! Nu da atenție spuselor ziarelor sau ale altora! Mergi drept înainte!”

Unele prevestiri erau amuzante, dacă se poate numi astfel o săgeată care îți pătrunde în carne. Într-o seară, mergând împreună cu Sheila în cartierul Village din Sydney ca să luăm cina la un restaurant chinezesc, am trecut pe lângă un om care predica mulțimii. Când m-a văzut, s-a oprit, a venit spre mine și mi-a întins o broșură, spunându-mi: „Dumneavoastră aveți nevoie de ea mai mult ca oricine, căci vă pregătiți să înfrunțați destinul.”

Nu cred ca, în locul Sheilei, o altă femeie din lume ar fi rezistat avalanșei de prevestiri pesimiste. În ceea ce mă privea aveam de dus o sarcină la îndeplinire și, o dată plecat, scăpăm de obsesia lor, dar Sheila rămânea să înfrunte mai departe atacuri și mai răuvoitoare. Și nu i-a fost suficient că i se puneau întrebări de tot felul: „Vă este teamă că va naufragia?”, dar i se făceau și reproșuri: „Cum puteți sa-l lăsați să plece?” Drept culme, la Sydney, și-a mai scrântit și glezna. Duminică înainte de plecarea mea, s-a sculat brusc din pat pentru a răspunde la telefon și încă adormită a călcat prost alegându-se cu trei ligamente rupte.

10

Savirare în Marea Tasmaniei

Giles a fost obligat să se întoarcă la Oxford. Despărțirea a fost grea. Cred că în clipa aceea amândoi ne gândeam la incertitudinile vieții, iar eu mi-am dat mai mult ca oricând seama că-i voi simți lipsa. Voiam să plec cât mai repede, știind că fiecare săptămână de întârziere însemna dificultăți tot mai mari la Capul Horn. Am ajuns în sfârșit în clipa când am putut face cunoscută data plecării: sâmbătă, 29 ianuarie, la ora 11. Dar în acea zi s-a pornit un ciclon tropical la nord-est de Sydney și mai cuminte ar fi fost să amân plecarea. Detest însă amânările. Întotdeauna când am hotărât un lucru l-am pus în aplicare. Max Hinchliffe m-a sfătuit să mă îndrept cât mai mult spre sud pentru a evita furtuna. Pot spune că din prostie nu am dat ascultare excelentului său sfat.

În dimineața aceea furtuna încă nu ajunsese la Sydney. Era o zi frumoasă și însorită. La ora 11 precis „Gipsy Moth IV” s-a desprins de la chei și a luat largul. Lordul Casey, guvernatorul general, mi-a predat, simbolic, trei baloturi de lână în miniatură, pe care să le duc la Londra. Cred că baloturile au călătorit cu cel mai mic cliper care a părăsit vreodată Australia, în acest scop! Aveam la bord un echipaj de mână întâi, numai prieteni care m-au însoțit până la promontoriile Sydney-ului. Cu tot piciorul bolnav, Sheila a ținut echea, iar nava a fost manevrata de Alan Payne, Warwick Hood, Max Hinchliffe și Hugh Eaton. Hugh a lucrat, fără odihnă, mai multe zile în șir făcând astfel ca „Gipsy Moth” să fie gata mai repede și să ia largul. La promontorii echipajul s-a transbordat, cu o barcă de cauciuc cu motor, pe șalupa lui Trygve Halvorsen, care ne întovărășise până acolo. M-am despărțit de Sheila ca pentru o revedere după o singură zi. Ea are un straniu simțământ de previziune și nu se îndoia ca ne vom revedea. Mărturisesc însă că eu despărțindu-mă de flota ambarcațiilor însoțitoare, m-am întrebat cu tristețe dacă ne vom mai întâlni.

La 12h 15' am trecut de promontoriile Sydney-ului și la 14h 30' ultima navă însoțitoare m-a părăsit. Au început dificultățile. Arborele port-elice nu se mai oprea din rotire. Frâna nu funcționa, așa că am fost obligat să mă așez în cocpit cu capul în jos și cu picioarele în sus ca să fac reparația necesară. Nu-mi plac de loc astfel de acrobații și m-a cuprins un teribil rău de mare. La ora 18 intram în zonă de calm, dar nu pentru lungă durată. În zare se vedea un vălătuc gros de nori. Vântul începuse să sufle din sud, la început ușor, transformându-se apoi în furtună. La ora 19 au început rafalele sălbatice. Inițial, înaintam spre nord cu 8 noduri; apoi am coborât toate velele și navigam cu bocaporturile închise, lăsat în voia valurilor ca un dop de plută într-un potop de ploaie, cu vizibilitatea redusă la vreo 50 yarzi. Curând s-a

întunecat, un întuneric adânc, ca de catran. Răul de mare continua să mă chinuie și am coborât în cabină, dar nu m-am putut odihni. Cam după trei sferturi de oră am auzit safranul cârmei automate izbindu-se cu zgomot și am ieșit pe punte să văd ce se întâmpla. Vântul avea vreo 35 noduri și am socotit că nava suporta să ridice un foc pentru a reîncepe să înainteze. Am ridicat focul de drum, dar era prea mare pentru iuțeala vântului; l-am înlocuit cu focul de furtună. Apoi am lăsat nava să-și croiască drum încet, spre est, cu circa 2 noduri și am coborât din nou în cabină, hotărât să dorm toată noaptea.

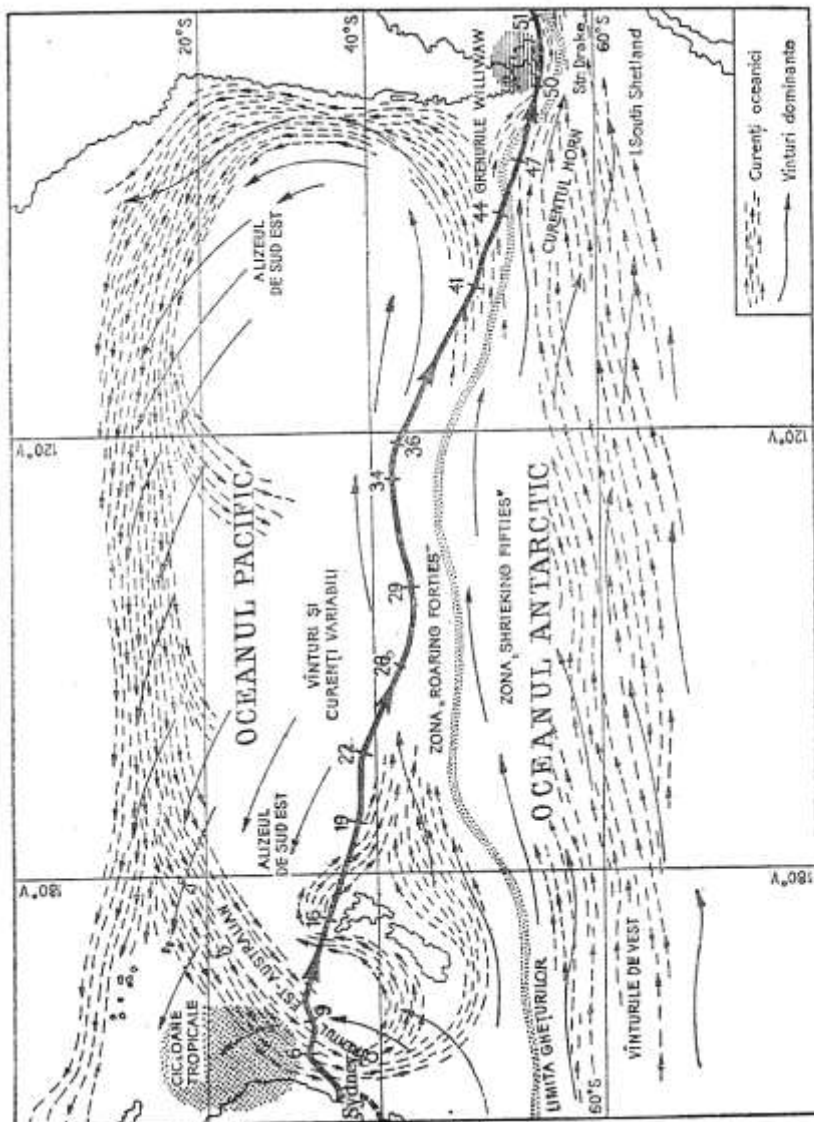
Am stat în cușetă până la ora 4, când vântul a devenit mai puternic și am ieșit ca să cobor focul de furtună, revenind la capă seacă. Am stat așa aproape toată ziua; vremea era încă prea rea, chiar numai pentru focul de furtună, cu vânt de cel puțin 50 de noduri. După-amiază am terțarolat focul de furtună, reducându-l la numai 60 picioare pătrate⁷¹ și rămânând doar o părticică de velă, cu scopul de a reduce loviturile violente ale valurilor. Speram că loviturile se datorau cârmei automate și nu adaosului la chilă.

Cu toată furtuna, recepțiile radio erau bune și la ora 8 am avut o convorbire cu Sheila, care m-a încurajat. Din când în când mi se făcea iar rău, dar cu încetul m-am înzdrăvenit și am putut să mă cinstesc cu puțin rachiu, cu zahăr și lămâie, fără însă să abuzez.

Previiziunile meteorologice erau amenințătoare anunțând apropierea ciclonului tropical Diana, care se deplasa în direcția sud-est cu 20 mile pe oră. Am calculat punctul în care se afla față de poziția mea și am găsit că zona cea mai primejdioasă va fi cam la 270 mile spre est de locul în care mă voi afla la amiază. Eram destul de îngrijorat; întreaga zonă a Mării Tasmaniei era violent bătută de vânturi cu 40 până la 60 noduri și grenuri de până la 80 noduri. Nu puteam face absolut nimic. De fapt, nu eram prea îngrijorat, hotărât fiind să vegetez până trece furtuna.

Noaptea de luni a fost feroasă și întunecată, cum numai pe mare poate exista. În întunericul de smoală, valurile albite de spumă păreau monștri uriași năpustiți asupra iahtului, înălțați ca niște turnuri până la cer. Privindu-i doar, te cuprindea groaza. Lumina de drum de pe catarg strălucea albă deasupra valurilor, străpungând lînțoliul nopții. Câte un val izbea cu putere coca, spărgându-se și năvălind peste punte. Mi-am făcut cu greu drum pe punte, gândindu-mă ce s-ar întâmpla pe un vânt de 120 noduri. Am coborât restul de foc de furtună, l-am înfășurat și l-am amarat pe punte. Înaintea acestei operații „Gipsy Moth“ făcea 8 noduri și credeam că, la capă seacă, fără viteză, va fi mai puțin expusă riscurilor. După ce am terminat manevra pe puntea din provă m-am întors spre pupă privind la plasa din mijlocul ambarcației în care păstram, învelite în saci, cele două velastraiuri mari și 1000 picioare de parame strânse în colaci. Știam că trebuia să trec de două ori o parăma peste plasă, între cei doi ocheti fixați de fiecare parte, ca legături de siguranță pe timp de furtună;

⁷¹ La Sydney amenajasem această velă cu posibilitatea de a lua terțarole. — N. A



De la Sydney la Capul Horn

în prima parte a călătoriei întotdeauna procedasem astfel, dar după lucrările executate la Sydney parâmele nu au mai fost reinstalate la locul lor. Nu mă simțeam de loc bine, probabil din cauza răului de mare. (Mai târziu mi-am dat seama că pricina răului meu era șampania australiană, care dintr-o anumită cauză acționa ca otrava asupra organismului meu). Eram foarte slăbit și de aceea am lăsat pe a doua zi asigurarea cu parâme a plasei cu vele. Când am ajuns în cabină mi-am scos doar impermeabilul, m-am trântit pe cușetă și am stins toate luminile. Era singurul loc în care mă puteam odihni cât de cât așteptând evenimentele; în picioare nu puteam sta iar de pe banchetă aș fi fost mereu trântit jos. Stând așa, întins pe spate, în cușetă, după câțva timp am căzut într-un somn agitat.

Cred că mă deșteptasem când nava a început să șavireze, sau în orice caz, m-am trezit chiar din primul moment. Poate că m-a trezit chiar izbitura valului. Întunericul era adânc. Când nava a început să se culce într-un bord, mi-am spus: „Șavirăm!“ Nu eram înspăimântat, ci atent și curios. Apoi m-am trezit într-o hărmălaie de trosnete și zgomote puternice, însoțite de tigăi, tacâmuri și sticle care-mi bombardau capul și spinarea. Mă simțeam strivit parcă de greutatea navei. Mă întrebam dacă se va răsturna complet și care vor fi avariile. Dar s-a redresat de aceeași parte pe care se înclinase. Am răsucit comutatorul din cușetă și lumina a inundat încăperea dându-mi o ciudată senzație de normal într-o lume de haos. Nu știam de ce să mă apuc mai întâi. M-a cuprins disperarea văzând grămada de alimente și de ustensile răspândite peste tot, prin cabină. Când m-am sculat, m-am gândit să pun la locul său fiecare lucru întâlnit în cale, deși îmi dădeam seama că era o risipă de timp, deoarece, probabil, nava avea să șavireze din nou. Podeaua cabinei era acoperită de o grămadă de câni, sticle, unelte, lanțuri, scripeți, doi sextanți și de tot felul de alte accesorii rostogolite din chesoanele banchetelor și din cușeta și cele trei dulapuri detașabile de la tribord atunci când nava s-a înclinat. Pe jos, în cabină, lângă masa cu hărți, se scurgea apă, dar nu prea multă. M-am uitat în santină - adâncă de cinci picioare - și am constatat că nu era de loc plină. Am răsuflat ușurat: „Slavă Domnului!“

M-am grăbit să mă ocup de postul de radio la 45 de minute după miezul nopții și la o oră și un sfert după șavirare. Mă temeam să nu fi pătruns apa în el. Nu se întâmplase nimic deocamdată dar dacă nava șavira, apa din santină ar fi inundat postul și s-ar fi terminat cu el. Trebuia deci să transmit imediat un mesaj că totul este în regulă, pentru ca în cazul în care postul s-ar deteriora să nu se creadă că m-am scufundat. Am chemat pe frecvența de pericol, 2 182 și am intrat în legătură directă cu radio Sydney. Ca de obicei, operatorii au fost prompti și foarte binevoitori. I-am rugat să-i transmită soției mele că șavirasem, dar că acum totul era în ordine, iar în cazul când n-ar mai fi primit nici o veste de la mine să știe că am fost nevoit să învelesc stația de radio pentru a o feri de umezeală. Le-am cerut insistent să nu o scoale pe Sheila în mijlocul nopții ci să-i transmită mesajul la ora

7 dimineața. Le-am mai spus că nu aveam nevoie de nici un ajutor.

Nu îmi amintesc bine când am descoperit că apa curgea jos în cabină prin bocaportul de la provă, dar știu că atunci când nava se înclinase aproape complet, greul bocaport se deschisese, iar când nava s-a îndreptat, în loc să se închidă a rămas dat peste cap pe punte, lăsând deschiderea în voia valurilor. Poate pare ciudat că memoria îmi era atât de confuză, dar a fost o noapte înfiorătoare; recepționam anevoie orice mișcare, iar fiecare pas îl făceam cu multă greutate.

Am ieșit pe punte căci trebuia să pompez ca să nu ajungă apă la nivelul acumulatorilor. Am găsit plasa cu vele smulsă din legături. Unul dintre cele două velastrai mari dispăruse împreună cu o ancoră plutitoare și cu 700 picioare de parâmă împletită, groasă de 1 1/2 inches. Al doilea velastrai marc era la locul lui, în sac, oprit de cablurile dispozitivului de siguranță de la bordul sub vânt. Nu-mi aminteam când l-am fixat acolo. Bocaportul din provă era deschis și l-am închis. O parte din rama cocpitului și o bucată din peretele lui erau smulse și nu-mi puteam explica cum se întâmplase. Din fericire, arborii rezistaseră iar greementul părea nevătămat. Mi-aduc aminte că le-am dat la dracu pe toate și că m-am hotărât să mă culc. Am strâns de pe jos farfuriile, tacâmurile, sticlele și toate celelalte obiecte împrăștiate. Un cuțit cu muchea zimțată era înfipt aproape de locul pe care îmi puneam capul atunci când mă întindeam pe cușetă și m-am gândit că am avut mare noroc. Mă alesesem doar cu o ușoară tăietură la buză, dar nu-mi dădeam seama de unde.

Cușeta era udă leocărcă, și nu e de mirare, pentru că de dimineața am zărit lumina zilei prin partea smulsă a cocpitului, drept deasupra cușetei. Nu am mai ținut cont că era udă și curând am adormit într-un somn zdravăn până la ziua.

Când m-am trezit, nava era încă zvârlită de valuri dintr-o parte într-alta. Toată ziua a bântuit o furtună de 40—55 noduri. Îmi era încă greață, aproape că nu-mi venea să mai bag ceva în gura. Nu mai mâncasem ca lumea de la plecarea din Sydney, luam din când în când câte o lingură de miere cu apă, dar și aceasta în silă, deoarece uitasem să-mi umplu termosele cu apă fierbinte cu care obișnuiam să iau miera atunci când îmi era greață. Apoi, dezordinea lucrurilor răvășite mă îngrozea; aveam nevoie de cel puțin o săptămână de lucru pentru a curăți, aranja și reazeza toate obiectele la locul lor. Niciodată nu am fost atât de abătut. Ce n-aș fi dat să fiu din nou la Sydney. Uram și totodată mă temeam de drumul ce mi se deschidea înaintea. Și de ce să n-o spun: eram cuprins de panică și de un simțământ bolnăvicios de frică. Mă întrebam cum va putea rezista mica mea navă pe un uragan de 100 de noduri dacă toate acestea s-au întâmplat din cauza unei furtuni, să spunem, obișnuite.

Am făcut apoi un tur de inspecție ca să-mi dau seama de avarii și am constatat lucruri extraordinare. Cangea lungă, din lemn de mahon, amarată de marginea punții, era blocată între sarturi, la circa 6 picioare în sus, în aer. Am avut mare noroc că chesonul aflat sub una dintre banchetele din cocpit, prevăzut cu capac rabatabil

liber, era încă plin cu instrumente, inclusiv manivelele pentru rotirea ghiului velei mari și a ghiului velei artimon. Erau însă atât de amestecate încât, practic, era imposibil să găsești ceva în ea; iar când s-a răsturnat, nu s-a vărsat nimic. Alte manivele de vinci, aflate însă în locașuri deschise special construite în cocpit au dispărut toate.

Și jos în cabină am constatat lucruri ciudate. Să încep mai întâi cu mirosul infect răspândit pretutindeni. De unde venea? Am cercetat compartimentele santinei, apoi acumulatele, care, din fericire, bine armate, erau în perfectă stare. Până la urmă, după miros, am ajuns la sticla cu pilule roz de vitamina C, care zburase de la locul ei, peste compartimentul bucătăriei, spărgându-se în bucăți de ghereta cabinei, deasupra capului meu. Dizolvate în apa de mare pătrunsă în cabină, ele s-au prelins pe geamurile gheretei, pătrunzând prin toate fisurile și crăpăturile lemnului. Am încercat să îndepărtiez amestecul de vitamină C cu apă dar mirosul a mai persistat câțeva vreme, fiind nevoit să mă obișnuiesc cu el. Ironia este că în întreaga călătorie nu am luat nici o pilulă de vitamină !

Am pompat apa pătrunsă în santină, făcând pauză după fiecare 200 de curse (apa trebuia ridicată la 10—11 picioare); între timp îmi vedeam de alte treburi. Când am terminat cu pompatul, la fundul santinei am găsit un întreg sortiment de farfurii și de tigăi; am găsit farfurii și lângă motor, iar una chiar dincolo de motor, spre pupă. Eram foarte curios să știu cum de ajunseseră acolo, dar abia mai târziu mi-am dat seama de ceea ce se întâmplase. Motorul avea un înveliș de lemn care îi acoperea partea ce înainta în cabină, iar capacul de deasupra învelișului putea fi ridicat din balamale. Acesta se deschisese și câteva farfurii se strecuraseră prin deschidere, iar când nava și-a reluat poziția, capacul s-a închis la loc. Dar ceea ce m-a mirat cel mai mult a fost faptul că la capătul dinspre provă al cabinei am găsit bucățele de lamă de ras și de sticlă colorată. A trecut mult timp până când am descoperit de unde apăruseră acolo. Într-o zi am găsit gâtul spart al unei sticle în care era înțepenit un dop. Era de la sticla de whisky irlandez pe care Jack Tyrrell, constructorul navei „Gipsy Moth III”, mi-a dăruit-o la plecarea în călătorie. Știam că sticla se aflase într-un locaș tăiat în bucata de placaj din dulapul situat în cabină, la tribord. Dulapul avea capac rabatabil. Știam, deci, exact de unde plecase sticla și am descoperit tot atât de exact unde ajunsesse: s-a izbit de o traversă susținătoare a punții, din tavanul cabinei, făcând o adâncitură în lemn de 1 inch. Prin izbitură s-a spart în mii de cioburi pe care le-am găsit mai peste tot, în cursul călătoriei. Chiar când scriu cele de față mai sunt încă fragmente de sticlă. Ultima bucată găsită căzuse, nu știu de unde, pe podeaua cabinei și mi-a intrat mai târziu în talpa piciorului desculț. Dar în felul acesta am putut să stabilesc exact calea urmată de sticlă și să trag concluzia că atunci când sticla a zburat din locașul ei, nava era înclinată cu 131°. Cu alte cuvinte, arborele s-a aflat cu 41° sub orizontală. M-am întrebat dacă nu cumva izbitura unui val în coca navei a scos sticla din dulap, dar un alt fapt m-a convins că așa se întâmplase. Pe acoperișul gheretei cabinei vopsea era peste tot împrăscată cu dăre de murdărie, până la un anumit nivel, asemenea urmei lăsate de un val pe plajă.

Murdăria se scursese, desigur, de pe podeaua cabinei, când s-au deschis panourile de deasupra santinei. Dacă nava ar fi fost izbită de un val, dărele ar fi fost proiectate mai puternic, nu ar fi rămas atât de jos; pe semne că au ajuns pe tavan numai din cauza căderii prin atracția gravitației. Cele descrise și alte mici amănunte evidente apărute în lunile următoare m-au convins că iahtul a ajuns la o înclinație de 45—60° sub orizontală, înot cred că nu ar fi fost mare diferență dacă nava ar fi revenit de cealaltă parte, la poziția normală, adică după o rotire completă.

Toate aceste investigații au avut loc mai târziu. Să reluăm însă firul întâmplărilor din momentul șavirării. Totul era mănjit cu unt, căci două livre semilichide „aterizaseră” la piciorul cușetei de unde au fost împrôscate în toate direcțiile. Cuierele din dulapul de haine erau rupte iar îmbrăcămintea împrăștiată pe jos; cutia Tupperware⁷², pe care o foloseam ca trusă de prim ajutor, era golită de flacoane al căror conținut se prelinse peste dulapurile detașate de sub cușete. Cutii de conserve de alimente, de fructe și de lapte praf erau grămadă, pe jos, în cabină, unele peste altele, amestecate cu diferite chei mecanice, cu sextanți, biscuiți și perne. Când „Gipsy Moth” a șavirat, s-au desprins și scândurile podelei astfel că multe lucruri care au găsit cale liberă spre santină s-au oprit acolo. Trepiedul aparatului fotografic s-a rupt în două și jumătatea desprinsă zăcea pe punte, în bătaia vântului. Funga velei mari era încurcată cu fungia pavilionului.

„Gipsy Moth” a șavirat în noaptea de luni 30 ianuarie. Atunci am notat scurt în jurnal: „Aproximativ 22h 30'. Șavirăm.” Vremea rea a continuat marți 31 ianuarie. Toată ziua am petrecut-o la capă seacă încercând, pe cât posibil, să fac ordine. Pompa electrică pentru golirea santinei nu funcționa; am folosit pompa de mână, încercând, în pauze, s-o repar pe cea electrică. După ce i-am curățat rotorul, pompa a pornit mergând câteva minute, după care a prins aer în absorbție. Santina era încă pe jumătate plină, dar treptat am evacuat toată apa. Am lăsat la remorcă ce mi-a mai rămas din ancora de derivă, cu speranța că va ține iahtul cu vânt din pupă, dar fără nici un fel de vele ridicate nu părea a avea vreun efect. Așa că am tras-o înapoi la bord și am făcut-o colac. Suportul axei paletei de la cârma automată era aproape smuls; ca să-l repar a fost o adevărată corvoadă, obligându-mă să intru de nenumărate ori în apă. Din fericire, apa era caldă! Preocupat de atâtea treburi, mi-am mai venit în fire, mai ales moralmente. Norocul cel mare a fost că arborii și greementul nu avuseseră de suferit; meritul i l-am atribuit lui Warwick care le adusese unele îmbunătățiri în timpul șederii la Sydney. Regretam pierderea unuia dintre velastraiurile mari, dar mă puteam dispensa de el. Îmi părea rău că pierdusem o ancoră de derivă împreună cu cele 700 picioare de parâmbă dispărute odată cu ea, căci tocmai plănuisem să desfășor o ancoră flotantă la capătul unei parâme lungi, ca să încetinească mersul navei și să mențină pupa în fața valurilor, în furtunile de la Capul Horn. Mai târziu, după ce «am cântărit mai multe ore în șir amănuntele

⁷² Cutii etanșe, de folosit pentru diferite scopuri. — N. T

șavirării, am abandonat ideea cu parâma și ancora flotantă, așa încât pierderea lor nu mi s-a mai părut atât de gravă.

După câțva timp mi s-a făcut foame și am mâncat trei felii de pâine cu marmeladă. Deși mucegăită, pâinea era o hrană consistentă, care îmi priia. Ceva mai bine dispus am notat seara în jurnalul de bord: „18 h 20'. Am chemat Sydney prin radio; i-am povestit Sheilei cele întâmplate.”

Convorbirea cu Sheila m-a remontat. Era calmă și optimistă ca întotdeauna; nici nu m-a întrebat dacă sunt hotărât să continui călătoria. I-am repetat că nu am nevoie de nici un ajutor. Regret dezordinea din frumoasa și ordonata noastră navă când i-am explicat ce se întâmplase cu fiecare obiect, pentru că ea cunoștea locul fie căreia. Îmi amintesc că i-am povestit chiar și de oribilul miros de bere trezită provenit de la tabletele de vitamină umezite, lipite de tavanul cabinei. Am liniștit-o spunându-i că mai aveam la bord rezerve pentru multe dintre obiectele deteriorate și că în curând voi fi în stare să pun totul în ordine. După convorbire mă simțeam mai viguros, mai hotărât.

11

Am avut mare noroc

Instrucțiunile nautice ale Amiralității britanice recomandă cu stăruință ca navele cu velatură pătrată, care călătoresc de la Sydney spre Anglia, dublând Capul Horn, să pornească mai întâi spre sud-est pentru a trece pe la sud de Noua Zeelandă, indiferent de direcția vântului pe care îl vor întâlni îndată după plecare. Acesta era *Drumul cliperelor*. Hărțile din cartea mea *Along the Clipper Way* arată acest drum trecând pe la sud de Noua Zeelandă sau, cel mult, străbătând strâmtoarea Cook aflată între cele două insule de Nord și de Sud ce alcătuiesc Noua Zeelandă. Eu însă, după șavirare, nu mă puteam încadra în aceste instrucțiuni. A naviga spre sud însemna să înaintez cu vânt strâns și cu îngrozitoarea debandadă de la bord, care trebuia pusă în ordine, nu eram de loc tentat de așa ceva. Cabina era încă un haos de cutii de conserve și de alte provizii; pentru a-mi croi cale printre ele era necesar ca iahtul să se mențină în poziție orizontală. Eram obligat să navighez spre nord-est pentru ca, păstrând nava pe orizontală să pot face o ordine serioasă; tot timpul cât a durat operația am menținut aceeași direcție. Până la urmă am hotărât să continui drumul ocolind Noua Zeelandă pe la nord în loc de sud. Credeam că pe această rută navigația va fi mai ușoară, iar vremea mai blândă și mai caldă. Pe lângă aranjarea, sortarea, reambalarea și reinventarierea proviziilor necesare pe timp de șase luni, operații pe care eram obligat să le execut jos, în cabină, trebuia să-mi asigur, pe cât posibil, o navigație mai liniștită ca să pot repara avaria cocpitului, pe unde apa se scurgea de pe punte pe cușetă. Eram epuizat pentru că de când plecasem de la Sydney nu băgasem nimic în gură și mai ales pentru că tot timpul m-am simțit rău și mi-a fost greață. Dar până la urmă m-am mai înzdrăvenit iar enorma solicitare fizică m-a ajutat să-mi revin în fire.

Vremea continua să fie rea, dar miercuri dimineța, la 1 februarie, nava înainta din nou cu vela de furtună și focul de drum ridicate. Am reparat plasa pentru vele, de la provă, am refăcut trepidul rupt al aparatului fotografic și am recuperat cangea agățată în greement. Deși furtuna mai bântuia încă, soarele nu-și pierduse strălucirea și viața începea să-mi pară mai suportabilă. Munceam din greu, deseori ajungând abia să mă țin pe picioare, dar toate le puneam în seama subalimentației.

Spre amiază mi-am pregătit micul dejun, o delicioasă cafea cu pâine prăjită și marmeladă, dar din neatenție m-am opărit destul de rău, vărsând cafeaua fierbinte peste braț și picior. Eram singurul vinovat, pentru că am vrut să tai pâine prăjită pe masa cu suspensie cardanică pe care se afla cana cu cafea. Mi-am pus imediat bicarbonat de sodiu pe arsură spunând: Doamne ferește de mai rău! După micul dejun am tras un pui de somn.

M-am trezit la 3h 30' dintr-un somn greu și un vis convingător: mă aflam la Bagdad, proprietar al unui magazin. Părea atât de real încât, după ce m-am trezit, încă câteva clipe m-am crezut la Bagdad. Curând am revenit la realitate pe „Gipsy Moth”. M-am sculat și m-am apucat de lucru nu înainte de a-mi pansa tăieturile și rana de pe brațul drept. Mă simțeam mai bine după somn și de aceea m-am apucat de lucrul pe care îl consideram cel mai neplăcut de executat, anume, repar frâna arborelui elicei, care se stricase din nou, precum și supapa de pe eșapamentul motorului, desfăcută și deschisă. Mă temeam ca, intrând apă prin eșapament, motorul să nu se strice și să nu mai pot încărcă acumulatele.

Ambele operații îmi erau tare nesuferite. Ca să lucrez la supapa de eșapament trebuia să mă culc pe burtă cu brațele întinse. Pentru arborele elicei trebuia să fac o adevărată echilibristică cu capul în jos și cu picioarele în sus, în lungul motorului. Arborele se rotea prea repede și cum înainte de plecarea din Anglia mi se atrăsese atenția să evit această rotire, m-am gândit în fel și chip cum aș putea s-o remediez. Mai întâi am făcut o încercare stând în partea motorului de lângă cușetă și am reușit să-l opresc temporar. Trebuia să ajung până în cealaltă parte a motorului, dar îmi era teamă să mă întind pe deasupra arborelui ca nu cumva, începând să se rotească din nou, să-mi prindă veșmintele și să rămân agățat acolo, incapabil să mă mișc. Atunci m-am strecurat prin bocaportul din provă până în partea din tribord a motorului și m-am pus pe lucru. Deși aveam o cheie de butoane de 13 inches și un dispozitiv de strângere universal, primite de la Sydney, m-am chinuit timp de o ora și patruzeci de minute pentru a înlătura defecțiunea.

Părea că vântul se mai potolise, dar sufla încă cu 30—40 noduri. M-am gândit să mai sporesc suprafața velică ridicată dar nu m-am hotărât și m-am apucat să fac ordine. Mai bucuros m-aș fi odihnit, dar am socotit că e mai bine să pun cât mai multe lucruri la locul lor, până ce vremea nu se va înrăutăți din nou. Nu știam cu ce să încep. Locul din cabină de unde se desfăcuse cușeta era plin cu sticle, cutii de conserve și pungi cu fructe deshidratate. Șapte vase mari, etanșe, pline cu alimente erau îngrămădite peste cealaltă cușeta și multe de același fel constituiau o dezordine îngrozitoare în babord. În cădere s-au deschis, iar conținutul s-a răspândit pe jos. Am început să fac ordine de partea babordului și am muncit două ore și jumătate la degajarea și rearanjarea lucrurilor de pe cușeta, din trei dulapuri cu uși rabatabile și din trei chesoane de sub banchete. Am dat peste o jumătate de duzină de mere și de lămâi stricate pe care m-am grăbit să le arunc peste bord ca să nu se strice și alte alimente. Toată pâinea mucegăise și am hotărât s-o usuc în cuptor; dar muncisem destul pentru o singură zi și m-am culcat.

A doua zi de dimineață (2 februarie) am făcut o observație la soare și m-a deprimat constatarea că eram doar la 124 mile de Sydney, ceea ce am considerat ca un record de încetineală. Buletinele meteorologice prevesteau o mare moderat agitată și vânturi din sud-est, mai bune, totuși, decât un vânt direct în provă. Deocamdată nu aveam nimic de făcut, decât să continui cu ordinea. Era mai greu să

lucrez în partea spre babord a cabinei decât în cea de la tribord, din cauză că nava era înclinată cu aproximativ 35° spre babord, făcând dificilă ridicarea și deplasarea obiectelor aflate de acea parte. Trebuia mai întâi să dau unele lucruri la o parte pentru a putea începe să fac ordine. Unele dintre ele erau destul de grele; de exemplu, recipientul cu făină integrală cântărea 15 livre. Părea că scotocesc într-un sac cu surprize în care descopeream fel de fel de lucruri, ceea ce mă încuraja să merg înainte. Am găsit ouăle ambalate în containere din material plastic spongios și m-am minunat că numai două erau sparte, deși au fost suficiente ca să înțeleze lucrurile. Nici nu îndrăzneam să mă gândesc ce s-ar fi întâmplat dacă s-ar fi spart toate. Eram, dimpotrivă, bucuros că le găsisem și pe lângă satisfacția unor mese mai consistente pentru mine încercam o senzație de ordine în jur.

Cu douăzeci de curse de pompă am golit santina și am răsuflat ușurat deși se mai afla apă în postul prova; am sifonat-o cu ajutorul unei țevi lungi. Acolo apa provenea de la o scurgere de pe punte.

Am fost bucuros că am găsit santina aproape goală, deoarece dacă ar fi fost plină, ar fi constituit o amenințare serioasă pentru buna funcționare a postului de radio. Am constatat apariții și dispariții ciudate de lucruri. O dispariție de neînțeles era aceea a unui termos care *trebuia* să fie undeva la bord, dar nu-l găseam nicăieri. Recuperarea farfuriilor și oalelor din santină constituia o adevărată problemă pentru că doar cu o prăjină de 6 picioare aș fi ajuns până la ele. Le-am lăsat pe loc până ce aveam să găsesc o soluție.

A venit rândul cocpitului să fac ordine. Trebuia să mă grăbesc pentru că de câte ori trecea peste bord un val, apa curgea în cușeta prin peretele avariāt al cocpitului, dar pentru asta aveam nevoie de condiții mai bune de lucru pe punte. Sacul de dormit și cuverturile erau ude learcă. Imediat după șavirare nu-mi dădusem seama cât erau de umede, dar acum nu mai aveam nici un chef să continui să dorm în umezeală. Am reușit să repar provizoriu cocpitul cu pastă de etanșare și cu o bucată de material plastic, sperând că vor rezista până ce voi găsi ceva mai bun.

În timp ce se întuneca, am făcut bilanțul celor întâmplate de când plecasem de la Sydney. Bineînțeles că pierderile erau importante; pe navă domnea încă multă debandadă iar de la plecare nu înaintasem decât cu 185 mile. Timp de patru zile nava a fost izbită, aruncată de colo până colo, rotită, repezită și îmbrâncită ca un caiac pe un torent sălbatic de munte și ajunsesem la capătul puterilor. Dar părțile importante ale navei rămăseseră intacte; șavirase și se redresase singură. Trecuse printr-o încercare căreia puține iahturi i-ar fi rezistat continuând să navigheze. Marea era încă agitată, dar vântul a mai slăbit și acalmia a fost o adevărată ușurare, căci ajunsesem să nu mai suport acel obositor și necruțător muget al vântului asociat cu vaietele greementului. Marea Tasmaniei era aceeași ca în 1931, când am traversat-o în zbor, fiind primul aviator solitar care a trecut din Noua Zeelandă în



Convorbire la întâlnirea cu o nava în apropierea coastei australiene („The Age” din Melbourne)



Sheila îmi vorbește prin radio de la Sydney (The Sunday Times)



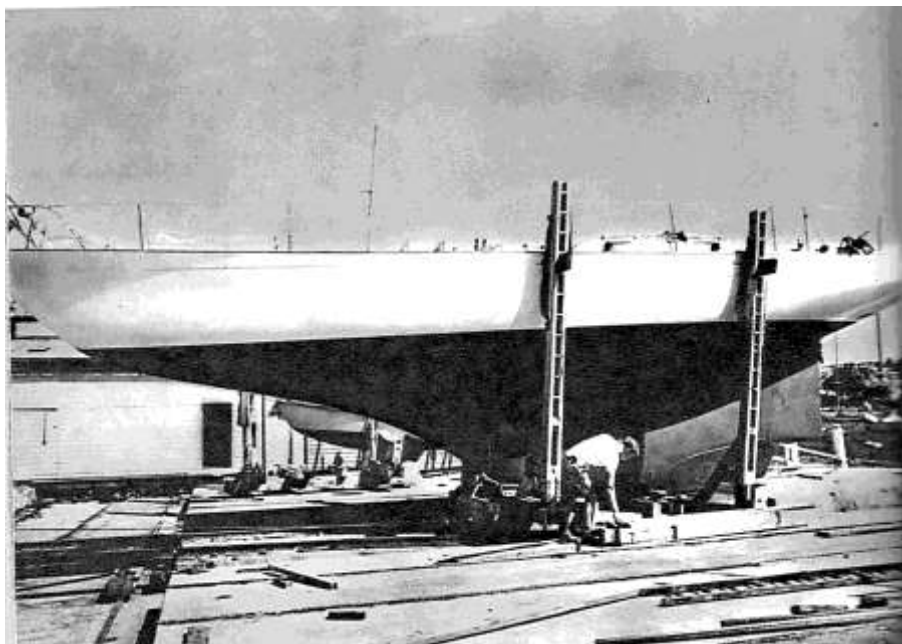
La Sydney pășesc pe sol pentru prima dată de când am plecat de la Plymouth; nu eram atât de bătrân și de neajutorat cum par în fotografie. (The Sunday Times)



Conferință de presă după trei luni și jumătate de singurătate (Agenția *Australian Consolidated Press*)



Un coleg, Jim Mason, câștigătorul cursei Sydney-Hobart din 1967,(The Sunday Times)



Gipsy Moth IV în cală uscată; se observă adăpostul la chilă (The Sunday Times)



Warwick Hood (centru), specialist în construcții navale a adus la Sydney prețioase ameliorări navei «Gipsy Moth» (The Sunday Times)



Sheila și Giles verifică proviziile pentru călătoria de întoarcere (The Sunday Times)



Conferința de presă înaintea plecării, după șapte săptămâni petrecute la Sydney
(Agentia Australian Consolidated Press)



Escortă entuziastă la plecarea de la Sydney; în planul îndepărtat se văd noua clădire a Operei și faimosul pod (Sydney Morning Herald)



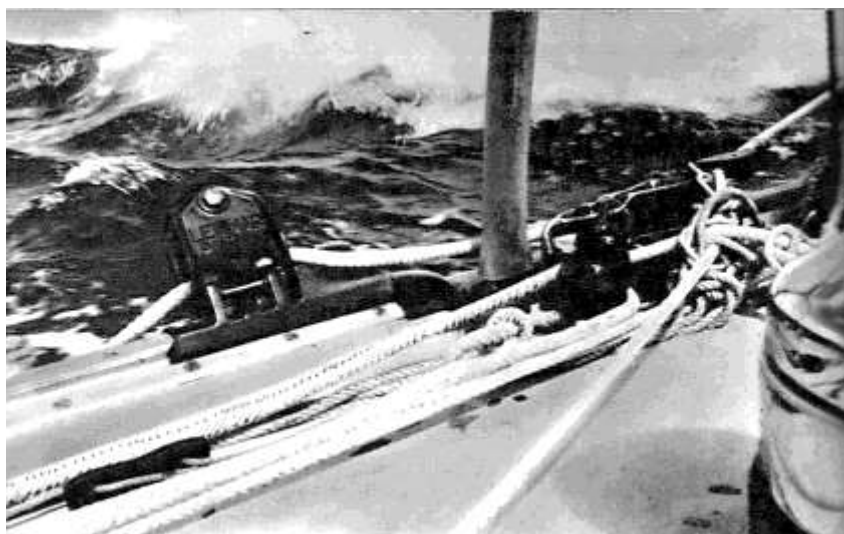
Plecarea de la Sydney, 28 ianuarie 1967 (The Sunday Time)



Dublez Capul Horn (The Times)



Dublez Capul Horn (The Sunday Times)

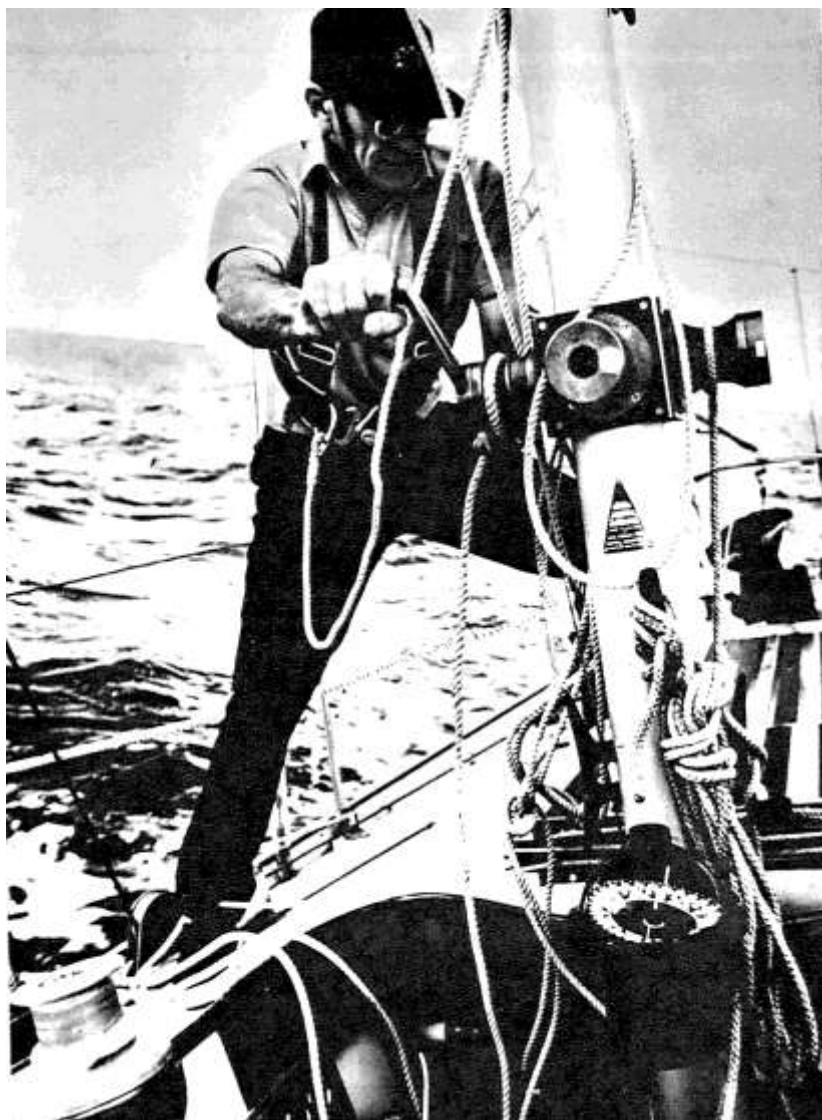


Valuri în apele Antarcticii (autorul)



Reparația velastrăului artimon (autorul)

Rădicarea cu vinciul a fungii velei artimon (The Sunday Times) ▶



Ridicarea cu vinciul a fungii velei artimon (The Sunday Times)



La vest de Azore m-au necăjit un hematom si două fisuri în osul brațului (autorul)

Australia. Aceiași nori de un albastru mohorât și aceleași fascicule de raze solare, căzând parcă, în asfințit, din nori, în adâncul apelor.

Nu pot spune însă că nu am avut mare noroc. Atunci am notat în jurnalul de bord: „Sunt extrem de deprimat. Călătoria se desfășoară în cele mai grele condiții. Am început să urască această călătorie, să-mi fie teamă. Voi trece pe la nord de Noua Zeelandă, deși instrucțiunile nautice ale Amiralității britanice recomandă ca, indiferent de direcția vântului să se facă ocolul pe la sud. Sunt îngrijorat.” În acele patru zile nu am realizat aproape nimic, dar dacă m-aș fi îndreptat spre sud, în contra vântului, situația ar fi fost aceeași. Cel puțin am reușit să reduc la jumătate harababura de la bord și să pun multe lucruri în ordine. Am îndepărtat mucegaiul de pe patru bucăți mari de pâine și le-am recopt timp de 30 minute. Apoi m-am culcat, încântat de faptul că așternutul nu mai era așa de umed.

După zece ore de somn, când m-am trezit, soarele strălucea pe cer. Am luat micul deun și m-am culcat din nou, iar când m-am sculat mă simțeam mult mai bine. Marea era destul de liniștită ca să pot lucra pe punte. Am fixat din nou, cu scota, velastraiul trinchet și am dezlegat barele de terțarolă ale velei artimon. A trebuit apoi să descurc fungia velei mari, încurcată cu cea a pavilionului; am necazuri din cauza fungii pavilionului.

Apa pătrundea continuu în postul provă; am încercat să o sifonez cu o țeavă mai mare. Am pus din nou pastă de etanșare la porțiunea ruptă din peretele cocpitului, acoperind totul cu o foaie de material plastic fixată pe margini cu pioneze și cu panglică adezivă. Mă îndoiesc că va rezista această reparație provizorie, dar e mai bine decât nimic.

Sâmbătă, 4 februarie, mă aflu numai la 100 mile sud de insula Lord Howe, de care îmi amintesc cu drag. Acolo am reparat, aproape am reconstruit, hidroavionul meu „Gipsy Moth“, avariat în cursul zborului din Noua Zeelandă în Australia. Apropierea de această insulă mi-a trezit nostalgia amintirilor. Ce mult n-aș fi dat ca să mă pot opri din nou acolo. Marea era relativ calmă; am ridicat vela mare după ce am îndreptat o parte strâmbată a culisorului. După vremea închisă a dimineții, după-amiaza a fost frumoasă, călduroasă, cu cer complet albastru. Era momentul să pescuiesc din santină vesela rătăcită. Am fixat o mică găleată la capătul bastonului de pavilion, lung de șase picioare, și am reușit să recuperez trei castroane, o cană și o oală spartă, după care m-am apucat să fac din nou ordine în partea dinspre babord a cabinei, unde era de lucru, nu glumă. Trebuia pus la loc conținutul a cincisprezece mari cutii Tupperware și să-i fac fiecareia inventarul pentru a ști de unde să le iau când voi avea nevoie de ceva. Am fixat latura cușetei în patru locuri cu parâmbă dublă și aș fi prins bucuros toate lucrurile, dar era o operație de prea lungă durată ca s-o execut chiar atunci. În tavanul cabinei am găsit înfipite cioburi de sticlă spartă. Am făcut o descoperire interesantă: dacă mă plecam peste marginea bordului, vedeam prelungirea chilei — adăugată de Warwick Hood la Sydney — tăind apa ca o aripă de rechin vopsită cu roșu.

Sâmbătă seara am avut o lungă conversație prin radio cu Sheila, care mi-a povestit că pachebotul „Himalaya” al „Companiei Peninsular and Oriental Steam Navigation” a fost lovit și avariat de un val uriaș, în apropiere de Sydney, la 22 h 20', în noaptea când eu am săvîrat. Fără îndoială că a fost același val care a dat-o peste cap și pe „Gipsy Moth”.⁷³

Pătrundeam în zona alizeelor, care în general suflă din est-sud-est și îmi dădeam seama că hotărârea mea de a ocoli Noua Zeelandă pe la nord era o greșeală tactică. După ciclon, însă, marea s-a calmat, soarele a început să strălucească și, cu toate că majoritatea timpului eram cu vînt strîns, iahtul a început să realizeze o medie zilnică de 134 mile. Uneori, întîmplător, valuri mari loveau nava și în asemenea împrejurări „Gipsy Moth” își încetineea mersul până la trei noduri. Îmi aminteam însă că, în condiții similare, pe drumul spre Sydney, înainte ca Warwick Hood să fi oblojit nava, aceasta se oprea complet. Mă miram că nu se vedeau de loc pești zburători. În 1931, când am zburat cu avionul peste această mare, cînduri întregi de pești zburători îfășneau din apă de câte ori mă apropiam de suprafața apei; de data asta nu zăream nici unul.

Duminică, 5 februarie, la amiază eram aproape exact la jumătatea drumului dintre Sydney și Capul Maria Van Diemen, la extremitatea nord-vestică a Insulei de Nord a Noii Zeelande, adică parcursesem 550 mile și mai aveam încă pe atât. Într-o săptămână, nu am realizat decât 550 mile. Notam atunci în jurnal:

„550 mile într-o săptămână înseamnă un record de încetineală. Din cele șapte zile ale săptămânii mi-au trebuit patru ca să parcurg 185 mile; o medie de 46 mile pe zi! De fapt, important este că sunt în viață.”

Tot timpul am avut necazuri cu cârma automată: pare incapabilă să controleze echea. Ore întregi am meșterit la ea încercînd s-o pun la punct. Aveam să-mi dau seama mai târziu de existența a două surse, cu totul diferite, ale deficiențelor, dintre care una era complet independentă de dispozitivul propriu-zis. La 5 februarie notam:

„Am constatat că drumul ales de mine, anume la aproximativ 47 1/2° față de vîntul real, care îmi permite să realizez 5 1/4 noduri, constituie un punct critic; de fiecare dată când am reușit să reglez velele, cu cârma automată deconectată, dacă las nava să navigheze singură, ea se grăbește sau să intre în vînt și să se oprească, sau să se abată cu cel puțin 65° față de vînt, înaintînd cu mare viteză, dar cu 30° mai puțin față de drumul prevăzut.”

⁷³ Căpitanul Adie de pe pachebotul “Himalaya” se pare că s-ar fi exprimat: „Chichester să-și păstreze sănătos afurisita mare a Tasmaniei! – N.A.

Nu unghiul de $47\ 1/2^\circ$ față de vântul real era critic, așa cum credeam, ci unghiul de înclinare și totul provenea din cauza formei cocăi. Când vântul se întetea suficient ca să mărească înclinarea cu 2 sau 3° mai mult, partea anterioară a iahtului devia pe suprafața apei și se abătea cu 30 sau 40° față de capul inițial după care iahtul lua viteză și se abătea repede în direcție nedorită. Pe de altă parte, dacă vântul slăbea suficient pentru a reduce înclinarea cu 2 sau 3° , tot din cauza formei cocăi nava începea imediat să strângă vântul, ajungând până la sfârșit complet cu vânt din provă și oprindu-se. Când, mai târziu, am dat de rostul acestui (al doilea) cusur al lui „Gipsy Moth“, mi-am dat seama că singurul mijloc de a-1 remedia era: să manevrez astfel velele încât să feresc nava de a ajunge la unghiul critic de înclinare; cu alte cuvinte, trebuia s-o aduc să navigheze cu o înclinare mai mică sau mai mare decât unghiul critic și să evit cu orice preț, să se incline exact la unghiul critic.

Al doilea motiv care împiedica funcționarea cârmei automate era greutatea excesivă a dispozitivului și înălțimea safranului. În loc ca safranul să aibă tendința naturală de a sta vertical în apă, pentru că era prea greu la partea superioară, el se înclina de o parte sau alta. La vânt slab paleta nu era destul de puternică pentru a rezista acestei tendințe de înclinare. Am încercat să atașez parâme de fiecare parte a safranului cârmei automate amarându-le ca să țină safranul vertical. Dar atunci, pentru a modifica direcția navei, paleta trebuia să învingă mai întâi tensiunea parâmelor ca să reușească să întoarcă safranul. Mai târziu am menținut safranul vertical fixându-l de fiecare parte cu patru toroane de parămă rezistente. Cele patru parâme de siguranță erau ancorate câte una de fiecare parte a postului de la pupă.

Dar în perioada despre care vorbesc încă nu descoperisem cauzele deficienței și încercam, fără succes, tot felul de remedii. Crezând că poate era prea mare contragreutatea paletei, am încercat s-o reduc; am gresat șurubul, fără sfârșit, socotind că era poate gripat; am încercat să decuplez cârma automată și să reglez echilibrul velor înainte de a recupla automatul. (De când cu ameliorările aduse de Warwick la chila navei, aceasta putea fi echilibrată sub vele, doar pe scurte perioade de timp). Am mai încercat să echilibrez safranul cârmei automate înainte de a cupla cârma la eche, dar nava își modifica imediat direcția: intra în vânt sau cădea sub vânt. Credeam că înnebunesc, dar m-am încăpățânat și zi de zi am încercat tot ce mi-a trecut prin minte. Cu timpul, am obținut rezultate mai bune. La 20 februarie am fixat parâmele la partea de sus a safranului, menținându-l astfel redresat, așa cum am descris mai înainte. Însemna deci că paleta trebuia să învingă tensiunea parâmei înainte de a roti safranul.

M-am simțit mult mai sigur de mine când, în sfârșit, am dat de rostul unghiului critic de înclinare. Înainte, de câte ori „Gipsy Moth“ cădea sub vânt, îi reproșam cârmei automate că nu era în stare să mențină nava pe direcția necesară; de fapt, cauza era forma cocăi și nu dispozitivul automat.

Poate că din punct de vedere tactic am făcut o eroare neocolind Noua Zeelandă

pe la sud dar, după cum mi-a spus Sheila în timpul unei conversații prin radio, am înțeles că eroarea mi-a permis să-mi viu în fire, căci am întâlnit vreme caldă și mare relativ calmă. În noaptea de luni, 5 februarie, mi-am luat din nou rămas bun, prin radio, de la Sheila, într-o ultimă convorbire înainte de plecarea ei din Australia spre Hong Kong, pe drumul de întoarcere acasă, în Anglia. Despărțirea m-a întristat. Pentru a-mi mai ridica moralul, a doua zi dimineata m-am bărbierit pentru prima oară de la plecarea din Sydney; am fost bucuros să scap de iritația feței provocată de barba crescută. Bărbieritul a mers greu; de șase ori m-am oprit ca să curăț mașina îmbăcsită. După bărbierit, activitatea obișnuită de navigator — reglarea cârmei automate, sifonarea apei din postul provă — și micul dejun mi-au ocupat întreaga dimineată. Restul zilei l-am consacrat reparației coșpitului. Operație lungă, neplăcută, dificilă. Am răscolit prin toată nava ca să găsesc materialele necesare și nu era de loc ușoară manipularea sculelor la unghiul mare de înclinare a navei. Nu m-am lăsat și muncind oră după oră am realizat mici progrese.

Joi, 9 februarie, a fost o zi bună. Vântul și-a schimbat direcția și pentru prima dată de când am plecat de la Sydney am avut parte de o navigație agreabilă. Vremea era plăcută, caldă; purtam doar șortul când lucram pe puntea provă. Am trecut la o distanță de 135 mile sud de insula Norfolk⁷⁴, pe care am vizitat-o cu prilejul zborului întreprins în 1931. Am stabilit o legătură radio prin care îmi exprimam regretul că nu o puteam vizita din nou. Administratorul, Reginald Marsh, mi-a transmis un admirabil mesaj: „Vă socotim ca fiind unul dintre ai noștri; mulți locuitori din Norfolk își amintesc că în 1931 ați fost primul vizitator venit pe calea aerului în insula noastră.

Am zărit un avion al Forțelor aeriene regale din Noua Zeelandă semănând cu o fortăreață zburătoare din timpul războiului; pe aripa cozii purta literele US. Probabil că amestecul său carburant era suprasaturat, căci motoarele lăsau patru dâre de fum negru. Atunci mi-am pus întrebarea dacă totul era în regulă la bordul avionului și m-a cuprins îngrijorarea la gândul că ar fi trebuit să iau la bord întregul echipaj, în cazul în care avionul ar fi căzut în mare! Dar nu a fost cazul. Avionul s-a rotit de cinci-șase ori deasupra lui „Gipsy Moth“, apoi s-a îndepărtat dispărând în zare. Cred că fusese trimis să mă salute din partea Noii Zeelande.

A doua zi am trecut la vreo 90 mile de Capul Nord, extremitatea nord-vestică a Noii Zeelande. Parcursesem 1300 mile de la plecarea de la Sydney și până la Capul Horn mai aveam de străbătut 5400 mile. „Gipsy Moth“ naviga cu viteză, deși mersul îi era încetinit, în oarecare măsură, de adaosul la chilă. Plecat, însă, din Australia mai târziu decât prevăzusem și cu performanța redusă din prima săptămână, îmi dădeam seama că aveam să ajung la Capul Horn cu cel puțin trei săptămâni mai târziu decât sperasem. Nu aveam ce face; mi-am văzut mai departe de micile mele treburi: am recopt încă o dată ultimele pâini din cele luate de la Sydney, căci

⁷⁴ Insulă în Oceanul Pacific, 13 mile pătrate suprafață, dependentă de Australia. - N. T.

mucegăiseră iarăși; am vopsit peretele reparat de la cocpit; am cercetat locurile pe unde se infiltra apă în postul provă și am aplicat pastă de etanșare în câteva locuri. Am semănat cresson ca să am — cel puțin așa speram — salată proaspătă până la Capul Horn; am fixat la postul pupă patru scripeți ca să manevrez mai ușor trecerea legăturilor ce mențin safranul cârmei automate.

Radio Auckland a lansat o avertizare prin care anunța latitudinea și longitudinea la care se afla un trunchi de arbore plutitor. Am notat cu grijă datele; trunchiurile și arborii purtați în derivă au constituit întotdeauna un pericol pentru navigația în jurul Noii Zeelande. O coliziune cu așa ceva ar fi însemnat naufragiul iahtului.

Duminică (a doua de când am părăsit Sydney-ul) am raportat un mic succes: am regăsit termosul dispărut, sub saltea, cu ocazia aerisirii așternutului pe punte. Asta însemna că ori eu dormeam ca un buștean, ori salteaua era extraordinar de moale! Era făcut zob în interior; cu siguranță că zburase printr-o deschidere de numai 16 3/4 inches lățime din peretele îndepărtat al bucătăriei prin care priveam atunci când eram culcat în cușetă cu capul pe pernă. Noroc că nu m-a pocnit în cap pentru că am observat o adâncitură mare într-o traversă a punții, chiar deasupra capului; probabil că acolo a ricoșat termosul.

Ca să nu uit nimic din cele ce trebuiau executate și pentru a face față unei eventuale viitoare crize, am întocmit o listă cu ceea ce trebuia să fac în fiecare zi, un fel de „agendă” pe această perioadă a călătoriei. Și pentru că nu o cred lipsită de interes încerc să redau câteva din ocupații:

-verificarea legăturilor rezervorului de apă dulce; fixarea cu o brățară a chesonului din cocpit (în prezent, folosesc o pară în acest scop); montarea unui dispozitiv de blocare a sertarelor bucătăriei; încercarea paletei cârmei automate, fără contragreutăți suplimentare; schimbarea locurilor de frecare a transmisiilor de la eche la cârma automată; verificarea nivelului de apă de răcire la motor; punerea la păstrare a bastonului de pavilion; montarea scripetelui pe transmisia echei la cabină; încercarea de a da mai mult joc safranului cârmei automate; refacerea mai solidă a reparației peretelui copitului, pentru a opri apa de pe punte să pătrundă în cabină; gresarea transmisiilor echei; verificarea întinderii curelelor alternatorului; uscarea la aer a chesonului din cocpit; deschiderea ventilatorului din bolta pupei, când vremea este uscată; găsirea unui sistem de blocaj al cutiilor de conserve în lăzile de sub banchete; șprițuirea cu ulei a mașinilor de filetat; fixarea plasei de la prova tribord; închiderea ventilatorului de la puntea tribord; verificarea balansinei velei mari; semănarea muștarului și a cressonului; montarea unui indicator la cârma automată; curățirea pistolului Very; descurcarea parâmelor care manevrează scundrii; instalarea unui supliment de cârlige în dulapul de haine; a se lămuri ce se mai poate folosi din resturile plasei de vele aflată pe punte; fixarea la pupă a unei parâme de remorcate cu noduri; studierea pentru o mai bună folosire a fotometrului

aparaturii de fotografiat; deștepenirea vinciului Lewmar pentru manevrarea scotei velei mari, care era blocat; fixarea de saule de siguranță la manivelele vinciurilor; umplerea cu spirt de ars a bidoanelor și sticlelor; întărirea grandeei la vela mare; întărirea marginii de învergare la velastraiul mare; eliberarea capătului velei mari prins peste bord de straiul din spate; verificarea fructelor și a apei potabile; semănarea de boabe de grâu încolțite; fixarea unui ochet pe scota focului; fixarea unei carabiniere automate la straiul focului; uscarea cutiei sextantului de avion; uscarea sacului cu pulovere de iarna; pe vreme calmă, urcare pe arbore pentru repararea luminii de poziție; găsirea unui sistem pentru menținerea pernelor pe cușetă când nava se înclină; uscarea lăzii de sub bancheta de lângă cușetă; fixarea unei saule de siguranță la manivela pompei pentru golirea santinei; gresarea cabestanului; curățirea sirenei de ceață; montarea unei parâme metalice la extremitatea scondrului din afara bordului, în locul celei de manila; fixarea unei saule de siguranță la manivelele de terțarolat; repararea dispozitivelor contra frecării la vela artimon; într-o zi calmă, chitirea eventualelor locuri de infiltrație la postul provă; instalarea de parâme mai mari la fungile focurilor; instalarea de dispozitive contra frecării la sarturi; repararea marginii de întinsură a velei artimon; instalarea mai multor cârlige pentru suspendarea cânilor; suprimarea tacheșilor zburători folosiți la scripeții velei de capă; a se ocupa de infiltrațiile de apă la piciorul cușetei; montarea de scote la focul de furtună; înlocuirea știftului și șurubului uzate la paleta cârmei automate, îndată ce starea vremii o va permite; examinarea cheii de tachelaj îndoite la vela de capă; fixarea unui proiector etans; căutarea unei poziții mai bune pentru lampa portativă, pe puntea provă; verificarea conductorilor luminilor de drum de la crucetă la nivelul punții și verificarea siguranței respective; a mai încerca descurcarea fungii velastraiului de furtună, încolăcită pe sarturi; verificarea dispozitivului de alarmă pentru semnalizarea pierderii de direcție; fixarea lămpii portative; fixarea de șnur gudronat la interioarele legăturilor contra frecării; inspectarea părții de sub apă a lochului Harrier, în prezent avariata; gresarea cu seu a parâmelor contra frecării; reatașarea pe arborele artimon a celui de al treilea culisor de jos; verificarea compasului din cabină; repararea șurubului desfăcut la rola unui scripet; un șurub desfăcut pe punte, la postul pupă; înlocuirea scripeților la toate saulele de semnalizare.

Nu este o listă completă a lucrărilor executate la bordul lui „Gipsy Moth“ ea cuprinzând mai mult unele operații întâmplătoare. Lipsesc schimbările de vele, reglările cârmei automate, calculele de navigație, toate muncile obișnuite din bucătărie și toată munca penibilă de curățire executată după șavirare. Unele dintre operațiile înșiruite, de pildă repararea cocpitului, au durat mai multe zile. Chiar așa incompletă, agenda dă o idee despre efortul pe care navigatorul solitar trebuie să-l depună într-o cursă peste ocean.

În afară de toate acestea, după ce am trecut de Insula Norfolk, timp de două sau

trei săptămâni am muncit din greu la diverse pregătiri pentru a face față unei noi șavirări. De exemplu, am fixat solid capacele tuturor chesoanelor de sub banchetele din cabină ca să nu se mai reverse sutele de cutii de conserve, sticlele și instrumentele aflate în ele. Mă tot întrebam cum să fixez capacele chesoanelor, fără ca prin aceasta să fie foarte greu de deschis la nevoie; am găsit soluția, tăind în capace o seric de găuri, am fixat de fundul lăzilor bucăți de saulă, groase de 3/4 inch care treceau prin câte două găuri de la fiecare capăt al capacului și am legat cele două bucăți de frânghie printr-un nod. Am mai fixat câte o saulă de siguranță la fiecare manivelă de vinci și la fiecare manivelă de terțarolare, ca să evit de a mai fi aruncate peste bord. Am cercetat întreaga navă ca să fixez pe cât posibil fiecare obiect care ar fi putut să se rostogolească, în cazul unei noi șavirări.

Chesonul de sub banchetă, cu cel mai periculos conținut în cazul unei șavirări, era cel cu scule grele, ca menghina, marile chei mecanice etc., precum și un lingou de plumb de 20 livre. Dintr-un asemenea cheson am fost obligat să trec într-altul 130 de cutii de conserve pentru ca să pot lucra la fixarea chesonului. Cu toate măsurile luate, notam în jurnal: „Mă îngrozește gândul că toate conținuturile acestor chesoane ar putea ajunge să se izbească de tavan cu zgomot infernal.

12

De două ori joi

Aveam înaintea o vastă întindere a Pacificului, 5 000 mile cu cel mai pustiu orizont din lume. I-au trebuit omenirii milenii de istorie pentru a descoperi cât de vast este Pacificul; până la sfârșitul secolului al XVIII-lea geografii nu bănuiau că există o suprafață de ocean atât de întinsă și presupuneau că globul pământesc se „echilibra” cu un continent din emisfera australă, cu totul imaginar. I-a fost dat englezului James Cook să distrugă aceasta ipoteză și chiar după ce el navigase peste ceea ce se credea a fi ocupat de pământ, mulți oameni nu se puteau obișnui totuși cu gândul acesta. Oricine străbate vastitatea Pacificului nu poate să nu se gândească la acei navigatori celebri, îmbarcați pe capricioasele veliere ale secolelor al XVI-lea, al XVII-lea și al XVIII-lea, care, cu răbdare, au înlocuit legenda cu realitatea geografică și au sporit cunoștințele oamenilor asupra lumii: Magellan, Drake, Anson, Fernandez de Quiros, Dampier, Bougainville și, mai ales, Cook. Astăzi înfruntăm același ocean și aceleași furtuni dar în afară de acestea, ei erau confrunțați cu un pericol de care în prezent suntem scutiți: scorbutul. Pentru redactarea cărții mele *Along the Clipper Way* am citit numeroase relatări despre scorbut, toate atroce. Cea mai îngrozitoare este, cred, relatarea călătoriei lui Anson în jurul lumii și merită să fie redată din nou, măcar pentru a dovedi că totuși omul a făcut progrese, cel puțin în unele privințe. Iată un extras :

„Curând după ce am trecut prin strâmtoarea Le Murire, scorbutul și-a făcut apariția printre noi; lunga durată a călătoriei noastre pe mare, oboseala și tot felul de decepții i-au ușurat răspândirea în așa hal, încât în ultima zi din aprilie (1741) mai erau doar câțiva la bord încă neatinși de boală și luna s-a încheiat cu un bilanț de 43 de morți la bordul navei «Centurion». Deși credeam că flagelul ajunsese la culme și ne făceam iluzii că pe măsură ce înaintam spre nord intensitatea lui va scădea, am constatat că, din contra, în luna mai, numărul victimelor s-a dublat; cum nu am acostat decât la mijlocul lui iunie, mortalitatea a mers crescând și boala s-a propagat atât de larg, încât au pierit aproape 200 de oameni și nu au mai rămas decât șase oameni valizi pentru cart.

Această maladie, atât de frecventă, în călătoriile de durată și atât de nefastă pentru noi, este cca mai ciudată și inexplicabilă din cele ce afectează corpul

omenesc. Simptomele ei sunt numeroase și diferite iar modul cum progresează și efectele ei sunt extrem de variate; rareori se întâmplă ca două persoane să se plângă de aceleași manifestări ale bolii iar în cazurile cu oarecare asemănare de simptome, ordinea apariției acestora este total diferită. Chiar dacă în mod frecvent ia forma altor boli și nu poate fi descrisă pe baza unor semne exclusive și nedeținute, sunt însă unele simptome mai generalizate decât altele și, fiindcă apar mai frecvent, merită a fi înșiruite în mod special. Aceste simptome generale sunt: largi pete decolorate răspândite pe întreaga suprafață a corpului, umflarea picioarelor, putrezirea gingiilor și, în special, o oboseală generală extraordinară, după orice activitate, oricât de neînsemnată; în cele din urmă oboseala duce la leșin, sau chiar la moarte, în urma unui efort mic sau chiar a unei simple mișcări.

De obicei boala este însoțită de o ciudată stare de deprimare, de frisoane, de tremurături, de tendința de a fi cuprins de teroare la cel mai ușor incident. Printre numeroasele manifestări mai frecvente ale epidemiei am putut observa că atunci când oamenii erau descurajați sau dezamăgiți, întotdeauna boala căpăta un nou avânt; în general, ea îi omora pe cei ajunși în ultimă fază, iar pe cei ce mai aveau ceva vlagă, îi țintuia în hamacuri; am ajuns la concluzia că vioiciunea de spirit și optimismul erau paveze destul de eficace în apărarea contra gravității fatale a bolii.”

Regimul vegetarian, cultivarea de cresson la bord și zeama de lămâie, toate aceste cunoștințe cu greu dobândite de omenire din suferințele vechilor navigatori, mă fereau de flagel. Le sunt nespus de recunoscător acelor înaintași.

Ieșind din Marea Tasmaniei pe la nord de Noua Zeelandă am fost încă o dată obligat să mă îndrept spre sud, către zona „Roaring Forties”. Greșeala de a fi ocolit Noua Zeelandă pe la extremitatea nordică era acum compensată de o vreme bună pe care căutam s-o folosesc din plin pentru a putea face față condițiilor grele de navigație ce aveau să mă întâmpine curând.

La 13 februarie, la o oră după miezul nopții, mi s-a părut că văd un pește, dar în lumina puternică a proiecteurului am recunoscut o meduză oribilă, ca un țipar translucid, lung de 1 yard, cu un rând de pete brune, ca niște nasturi, așezate la intervale egale, de-a lungul spinării. Se deplasa, șerpuiind, încet. Adâncimea mării era presărată cu milioane de puncte luminoase, care dispăreau când erau prinse în raza proiecteurului.

În dimineața următoare am auzit un zgomot ca o răpăială slabă de pușcă mitralieră; erau sute de mici marsuini⁷⁵, sărind în aer și lovind suprafața aproape netedă a mării. La amiază am constatat că în ultimele trei zile realizasem cu totul doar 180 mile, cu vânt strâns, într-o briză slabă din est. Poate că briza aceasta se datora faptului că eram prea aproape de coasta nord-estică a Noii Zeelande. La amiază, în ziua de 14,

⁷⁵ Specie de cetaceu (*Phocena phocena*) asemănător cu delfinul, cu spate negru și abdomen alb, ajungând până la 1,8 m lungime și 80 kg greutate. — N. T.

mă aflam numai la 100 mile distanță de Capul Est al Noii Zeelande. După prevederile meteorologice la 60 mile mai la sud vântul sufla din vest. Încercam, cu orice preț, să ajung acolo, un adevărat chin al lui Tantal. Miercuri, 15 februarie, mi-am spălat cămașa și șorțul; am pus în aplicare o metodă nouă: le-am spălat mai întâi în apă caldă de mare, apoi le-am clătit cu apă de mare și la urmă, cu apă dulce ca să scot sarea. Cu această metodă economiseam apa dulce și rufele ieșeau foarte curate.

În apropierea meridianului de 180° și a Liniei internaționale de schimbare a datei, am avut o minunată zi de navigație, realizând 217 mile de la amiaza zilei de miercuri 15 februarie, până joi 16 la amiază; prima joi, 16 februarie, căci prin traversarea Liniei internaționale de schimbare a datei am mai câștigat o zi, care, de asemenea, era joi, 16 februarie. Cu vânt bun, cu alură mare, larg, știam că voi avea o performanță zilnică frumoasă, așa că, pentru mai multă siguranță, când am făcut observațiile la soare, am executat una în plus, adică în total patru. Dar tot nu am fost convins de realizarea celor 217 mile și am mai făcut încă o observație; trei drepte care se întretaiau în același punct erau cât se poate de satisfăcătoare ca precizie. Poate că eroarea era datorată poziției din ziua anterioară, dar chiar în acel caz, performanța era extraordinară, cea mai lungă distanță realizată într-o singură zi de un navigator solitar. Pentru sărbătorirea evenimentului am destupat o sticlă de șampanie Veuve Clicquot, dar ca de obicei șampania nu mi-a adus noroc; a doua zi a început cu ploaie și vânt contrar. Pentru a anihila influența nefastă a șampaniei, am băut două pahare din excelenta bere Whitbread, scoasă din butoaș!

La mijlocul nopții dintre cele două joi, am devenit deodată bănuitor în privința celor 217 mile realizate în ziua precedentă. De când am părăsit Australia, parcursul calculat după observațiile zilnice la soare a fost, în medie, cu 12,5% mai mare decât cel estimat, ceea ce însemna că lochul Harrier subaprecia cu acest procent parcursul real⁷⁶. Dar în ajunul acestui vîrf de 217 mile, parcursul estimat a fost în realitate mai lung decât cel stabilit după observații la soare și din această cauză eram neîncercător. Când am recalculat observația la soare, am găsit o eroare stupidă. Realizarea era în realitate de numai 189 mile, în timp ce în ziua premergătoare reali zasem mai mult, 164 în loc de 138 mile. Am notat în jurnal: „Nu are importanță, m-am ales cu șampanie și am realizat totuși 189 mile, ceea ce nu este de loc rău”.

A doua zi mi-a adus corvoada unei zile suplimentare pe drumul către Capul Horn, dar până în Anglia voi recupera zece ore din această zi, prin avansarea ceasornicului cu câte o oră la fiecare 15° de longitudine depășită. În imensitatea oceanului, în afară de zori și de amurg, timpul nu are semnificație, totuși sunt obligat să cunosc ora exactă, cu precizie de o secundă, pentru calculele de navigație. De când a fost creată, Linia internațională a schimbării datei a dat multă bătaie de cap marinarilor. După ce am trecut de linie, aveam un singur mijloc de a evita greșeli în privința timpului: să scriu pe fiecare pagină a jurnalului de bord data și numele zilei

⁷⁶ În cele 25 de zile cu bune observații la soare, între 7 februarie și 28 martie, lochul a arătat cu 560 mile mai puțin, adică cu 16,5%. — N. A.

corespunzătoare poziției, precum și diferența dintre ora locală și ora Greenwich. De exemplu, ziarul „The Times” aștepta de la mine o relatare în ziua de luni 27 februarie. Mă aflam atunci la 1 900 mile est de Noua Zeelandă. Constatasem că cel mai favorabil moment pentru transmitere era cam la o oră după întunecare; am fost deci obligat să transmit mesajul la 9 pm, după ora navei, duminică 26 februarie, ceea ce corespundea, după ora Greenwich, cu luni, 27 februarie, 7 am.

Mă îngrijora un punct de pe hartă purtând mențiunea „S-au constatat brizanți, 1960”. Asemenea indicații pe hărțile Amiralității britanice sunt marcate pe baza rapoartelor primite de la nave comerciale și au mai mult un caracter de avertizare provizorie, până ce se examinează amănunțit zona respectivă. Un raport despre existența brizanților poate avea o bază reală sau nu. Marea îl poate înșela foarte ușor pe omul de cart care, foarte convins, va semnaliza existența unor brizanți, când, în realitate, nu este decât o iluzie optică provocată pe suprafața mării, de valuri și de razele soarelui sau ale lunii. Dar Pacificul ascunde încă și astăzi recife necunoscute și marinarul nu poate exclude posibilitatea existenței unui asemenea recif. Porțiunea marcată pe hartă cu „brizanți” nu a fost încă explorată, deci navigatorul este obligat s-o considere periculoasă; o zonă cert periculoasă exista doar la aproape 500 mile spre nord, și anume, reciful Maria Theresa, deci aproape direct pe ruta mea.

Indicația „brizanți” de pe hartă mi-a făcut o impresie bizară. Dacă „Gipsy Moth” eșua pe un recif, pe o rază de 700 mile nu exista ființă omenească. Probabil că din cauza acestei impresii de nesiguranță, sâmbătă 18 am crezut că mă aflam în vecinătatea altui recif. Deși sufla o briză slabă, marea începuse să fie agitată. Valurile se rostogoleau și se spărgeau, formând parcă vârful de piramide. Am scrutat orizontul ca să-mi dau seama dacă se zărea cumva vreun recif. Am pus în funcțiune sonda acustică care mi-a indicat o adâncime de peste 50 fathom⁷⁷, dar aparatul nu poate semnaliza prezența, la câteva picioare, a unui recif de corali, cu margini verticale.

Duminică 19 februarie, până la zona marcată pe hartă cu „brizanți”, deci a unui eventual recif, mai aveam de parcurs cam 200 mile. M-am gândit să schimb direcția spre nord-est sau spre sud-est ca să am o marjă mai mare de siguranță, dar de fiecare dată când am încercat să schimb direcția, vântul m-a împiedicat ca și cum ar fi urmărit să mă împingă neapărat către acel punct. Colac peste pupăză, cerul era înnorat și nu am putut face nici o observație la soare ca să-mi stabilesc exact poziția. Pericolul aceluși posibil recif mă obseda; nu era o porțiune de uscat vizibilă de departe. De pe o navă atât de joasă ca „Gipsy Moth”, numai grație unui mare noroc o puteam observa de la distanța de 1 milă, iar noaptea, de la o distanță și mai mică. Și nu puteam sta tot timpul de veghe. Din timp în timp puneam în funcțiune sonda acustică ca să-mi dau seama dacă nu cumva adâncimea apei scădea; aparatul îmi arăta însă mereu că fundul era mai jos decât limita sa de percepere, adică sub 50

⁷⁷ Unitate de măsură folosită în special la sondele marine, egală cu 6 picioare, respectiv 1,829m — N. T.

fathom adâncime.

Am păstrat sextantul la îndemână, în cocpit, pândind un moment favorabil pentru a face o observație la soare, dar abia la 20 februarie, puțin înainte de apusul soarelui, am reușit, în ciuda ceții. Am obținut longitudinea și calculele mi-au arătat că mă aflam la 6 mile vest de meridianul care traversa pe hartă zona brizanților, dar nu am izbutit să aflu dacă mă îndreptam direct spre acea zonă, sau ceva mai la nord. După calcul, urma să trec cu 20 mile mai la nord, dar nu puteam avea încredere căci nu mai verificasem poziția pe ultima distanță de 190 mile. La fiecare 15 minute cercetam orizontul cu binoclul, până ce s-a întunecat și nu am mai putut vedea nimic. Mai parcursesem 9 mile, deci trebuia să mă aflu la est de poziția recifului indicat pe hartă; mă consideram, oarecum, în siguranță. De altfel, exista, oare, în realitate, reciful? Nu știam, dar singurul mijloc de a fi în siguranță consta în a presupune că exista.

Mă plictiseau din nou durerile de picior, care mă chinaseră și înainte de a ajunge la Sydney. Am reușit însă să scap de ele bând o jumătate de pahar cu apă de mare. De la Sydney luasem câteva tablete de sare ca să le folosesc în locul apei de mare dar de trei ori am încercat să iau câte una și mi-au făcut rău. Am revenit deci la remediul care părea că-mi convine.

Din nou am pătruns în zona „Roaring Forties” și am observat că iarăși m-a cuprins o toropeală, probabil influența aerului, vântului și a vremii din apele antarctice. Am simțit același fenomen când am pătruns pentru prima dată în această zonă, venind din Atlantic, pe drumul spre Australia. Când sufla vântul, nu aveam chef să lucrez nimic — abia executam manevrele indispensabile — iar când vremea era bună, cheful îmi pierdea aproape de tot. Eram chiar bucuros când trebuia să mă scol noaptea ca să strâng vreo velă, căci prin aceasta îmi justificam mie însumi leneveala de dimineață. Câteodată aveam dureri mari de cap, migrene, și uneori abia mă convingeam să ies pe punte. Miercuri, 22 februarie, am scăpat nevătămat dintr-o căzătură destul de periculoasă. Tocmai ridicam vela mare și în timp ce trăgeam funga, un culisor s-a înțepenit în șina respectivă. Am tras mai tare ca să-l liberez; culisorul s-a smuls, funga a scăpat spre mine și m-am întins pe spate cât eram de lung. Căzătura a fost destul de periculoasă, noroc că nu m-am izbit cu capul de ceva. Când lucrez pe punte, de obicei mă sprijin de ceva dar de data asta probabil că încercând să deștepenesc cu o mână culisorul, eram atât de preocupat, încât atunci când am reușit mi-am pierdut echilibrul. Nu m-am lovit dureros decât la cotul brațului drept, unde, mai târziu, aveam să mă mai lovesc de câteva ori.

Erau totuși și momente plăcute, mai ales atunci când stând la soare, în cocpit, beam câni întregi cu bere Whitbread. Eram foarte bucuros să scot o cană cu bere din butoiușul aflat în santină, pe care să o beau în bătaia călduță și strălucitoare a soarelui. Înconjurat de albastrul profund al mării și de seninul cerului. Briza răcoroasă din apele antarctice făcea ca temperatura să fie nespus de plăcută. Pe când stăm astfel, într-o zi, în cocpit, am încercat să calculez unde se găsea în acel

moment, cea mai apropiată ființă omenească. Probabilitatea existenței unei nave era aproape exclusă, iar cel mai apropiat țărm locuit — al insulelor Chatam — se găsea la o distanță de vreo 885 mile. Când soarele a apus, s-a făcut destul de frig și am aprins focul în sobă, creând o ambianță plăcută. Mă aștepta însă și o surpriză neplăcută, pe care, din cauza importanței ei, am înregistrat-o în jurnalul de bord.

„Joi, 22 februarie, 19 h 25'. Tocmai am constatat că nu mi-au mai rămas decât patru sticle de gin, adică suficiente numai pentru patru săptămâni. Este singura băutură tare pe care o folosesc în această călătorie. Îmi pare rău că nu am luat o provizie mai mare. Va trebui să raționez consumul și să nu mai beau decât la prânz. Bine că surpriza nu a fost și mai rea, să nu mai fi avut de loc.”

La 24 februarie s-au împlinit 30 de ani de când m-am căsătorit cu Sheila. în Anglia, această zi începea când, în poziția în care mă aflu, era ora 14; exact la ora aceea am luat câteva fotografii coborând spre cabină⁷⁸. Nu era locul și momentul cel mai potrivit pentru a face fotografii de aniversare, căci se ridica o furtună și „Gipsy Moth” avea un ruliu teribil pe marea agitată. Iată un extras din jurnal:

„Am reușit două observații la soare, nu prea clare, printr-o crăpătură a norilor plumburii, dar durează, parcă, secole până să găsesc imaginea soarelui și până ce prind orizontul printre rostogolirea valurilor. Oglinda sextantului se aburește mereu, și altele, și altele. Dar ziua îmi pare mai puțin sumbră atunci când cunosc poziția în care mă aflu. E foarte greu să-mi mențin echilibrul în cabină; când mi-am preparat micul dejun, am fost proiectat peste primus. Eu n-am pățit nimic, dar s-a strâmbat cadrul reșoului. Noroc că luasem de pe foc ceașca cu cafea fierbinte.”

Oricât de violente erau mișcările navei, ibricul plin, de pe reșou era întotdeauna în siguranță, deoarece prevăzusem, în mod special, o tavă de tablă pe care o puneam dedesubt. Ansamblul avea suspensie cardanică iar tava constituia o contragreutate, dar, în general, se mai aflau pe ea un borcan cu marmeladă sau cu miere, prăjitorul de pâine, și deseori o tigaie pentru friptură. Stând în scaunul basculant, ajungeam la toate obiectele de pe tavă și puteam să apuc cratițele sau ibricile aflate pe sobă, fără să mă deranjez. Scaunul și masa, amândouă basculante, erau admirabil plasate; fără să mă scol de pe scaun, puteam ajunge la robinetul de bere sau să iau cărți de pe raftul aflat la stângă, deasupra culturii de cresson și de muștar; mai ajungeam și la un pachet de jurnale, precum și la alte lucruri importante: sticla de gin sau cea de rachiu din dulapul de sub primus, sarea, piperul, alte condimente, spirtul de ars și chibriturile erau pe un raft la marginea reșoului. Scaunul era una dintre piesele de

⁷⁸ Inclusiv planșa colorată. — N. A.

echipament cele mai reușite de pe navă: așezat în el, rămâneam la verticală, indiferent de înclinarea iahtului. L-am proiectat împreună cu John Jurd, maistrul tâmplar de la firma Camper. În momentul când am căzut peste reșou, inclinometrul arăta o înclinare a ruliului de 50° de o parte și de 30° de cealaltă. Am notat în jurnal:

„Aș vrea să fiu acasă cu draga mea soție; îmi pare rău că sunt departe de ea, dar asta-i viața. Abia am terminat micul dejun, voi închina în sănătatea Sheilei mai târziu. La Londra, Ziua de aniversare începe când aici este ora 2 p.m. și ține până mâine la aceeași oră. Dacă continuă furtuna, voi fi obligat să aștept până mâine ca să sărbătoresc aniversarea.“

Dar nu am așteptat. Am hotărât că furtuna era prea puternică pentru a îmbrăca smochingul și am serbat evenimentul chiar în acea seară; iată ce am scris în jurnal:

„Am închinat pentru Sheila un pahar cu deliciosul vin Montrachet pe care ea l-a adus din Anglia pentru mine, ca să-1 am la bord. I-am urat viață lungă, sănătate și fericire și mi-am exprimat recunoștința pentru cei treizeci de ani petrecuți împreună. Sheila este o soție minunată, excepțională. Am comis ceva foarte nebritanic: o lacrimă mi s-a prelins pe obraz. Aici, în aceste împrejurări, viața depinde de un fir de ață și te face să vezi la adevărata lor valoare multe lucruri (sau evenimente) pe care le neglijezi sau uneori treci nepăsător pe lângă ele, când ești înconjurat de oameni. Să nu devin prea sentimental. Să mai beau puțin Montrachet.”

Mi-a plăcut vinul. Nu pot spune același lucru însă despre furtună, deși trebuie să recunosc că pe un mic iaht, în plină mare, o furtună cu vânt statornic nu cere eforturi, căci atât timp cât dăinuie sunt puține schimbări de velă de făcut. După momentele solemne ale aniversării căsătoriei am ieșit pe punte pentru a face puțină ordine. Am reglat grandeca velastraiului trinchet în așa fel încât să nu mai fluture ca un steag în vânt și am ajustat scota. Am trecut o parâmă pe scondrii spinakerilor și pe balansinele și fungile respective pentru a face să înceteze zbârnăitul vântului printre ele. Am terțarolat din nou vela mare, am ridicat vela de capă cu un picior sau doua mai sus, am dat mai jos parâma de învergare și am fixat pe punte un mic suport de care am prins ghiul velei mari. Apoi am schimbat capul cu vânt larg pentru a spori viteza. Mă aflam la 431/2°S și nu voiam să cobor sub 45°S înainte de a schimba direcția către Capul Horn.

Furtuna a durat șapte zile, când mai slabă, dar de cele mai multe ori puternică. Nava înainta repede, dar greu. Uneori acul lochului atingea limita de zece noduri, rămânând acolo perioade de timp ce-mi păreau lungi, deși, probabil, numărau doar câteva secunde. Când vreo hulă enormă se pornea pe sub suprafața agitată a apei, „Gipsy Moth“ începea să salte pe valuri. Din cabină, îmi puteam da seama când nava se apropia de un val deferlant. Începea un muget surd iar vântul creștea brusc

cu 10—15 noduri. Apoi nava se înclina deodată în vânt și vedeam apa spumoasă clocotind de-a lungul punții. Întotdeauna hula era destul de mare, asemănătoare cu aceea când „Cipsy Moth” a căzut travers la sud de Australia. Și atunci strălucea soarele, la fel ca în această parte tot atât de pustie a apelor antarctice, în care mă aflam acum; crestele albe ale valurilor străluceau și ele reflectând lumina soarelui și dând mării un aspect aproape ireal. Dar mugetul vântului, înclinarea navei și ruliul erau foarte reale. Eram surprins de violența ruliului care preceda înclinarea navei de partea vântului și nu-mi dădeam seama care era cauza. Cred că valul acționa asupra piciorului chilei înainte de a-și aplica efortul asupra părții de deasupra; din această cauză, nava nu se culca de partea de care te așteptai decât atunci când apa lovea partea de deasupra navei.

„Gipsy Moth” s-a comportat bine și n-a căzut travers. În cursul călătoriei spre Australia, în condiții similare, așteptam cu teamă să cadă travers, dar după amenajările executate la Sydney era mult mai stabilă și îmi inspira mai multă încredere. Totdeauna am fost surprins de efectul capătului de chilă adăugat de Warwick Hood. Totuși nu voiam să risc și, ca de obicei, am coborât vela mare când vântul a atins 30 noduri. Stând în cocpit, deseori am încercat să fotografiez valurile, dar când aparatul era pus la punct, nu mai aveam în față priveliștea interesantă pe care urmărisem să o prind pe peliculă și detestam să aștept apariția altei scene deosebite. Și, culmea, îndată ce coboram în cabină, se pornea o serie de valuri interesante.

Cum vântul devenea din ce în ce mai puternic, nu mă puteam hotărî să cobor sau nu vela mare. Doream să obțin o viteză cât mai mare dar pregetam să iau o hotărâre; la fel cum într-o cursă oceanică știind că tăria vântului poate să sfâșie spinakerul, te întrebi totuși dacă poți îndrăzni să-l mai ții ridicat câtăva vreme. În cazul de față însă situația era mult mai serioasă căci dacă vela mare ceda, arborii erau în pericol. Când, în sfârșit, m-am hotărât, și după ce am coborât vela mare m-am dus în cabină, am avut impresia că iahtul se oprise dar, de fapt, viteza nu se micșorase prea mult, poate de la 7 1/2 noduri la 6 noduri. Ce plăcut era să navighez cu o alură relativ liniștită!

La 25 februarie s-au împlinit patru săptămâni de când plecasem de la Sydney. Până la sfârșit, realizând 1058 mile pe săptămână, „Gipsy Moth” începuse să atingă o viteză acceptabilă. Mă aflam la 3 350 mile de Sydney și la miezul nopții eram la jumătatea drumului până la Capul Horn.

Noaptea de 26 februarie a fost foarte agitată, cu rafale și grenuri de până la 40 noduri. Navigam cu velatură redusă, doar cu velastraiul artimon și focul de drum, care părea că ar corespunde situației, deși mersul navei era îngreunat din când în când din cauza înclinării. Slavă domnului, nu au fost peripecii mai grave. Dis-de-dimineață a intervenit o acalmie, așa că am ridicat vela de capă, întrebându-mă însă dacă nu era mai bine să ridic vela mare. Dar nu aveam încredere în durata acalmiei și am hotărât să mai amân ridicarea velei mari; de nenumărate ori, când ridicasem

vela mare, am regretat că nu lăsasem mai departe și vela de capă. Pe punte era frig; mi-am scos la îndemână veșmintele de iarnă.

Vremea era închisă; arar se mai ivea câte un colț palid de cer albastru și, din când în când, un soare spălăcit. Am fost bine inspirat când am ridicat vela de capă, căci mai târziu vântul s-a întetit și după-amiază s-a pornit o furtună însoțită de căderea rapidă a barometrului. Am coborât focul și vela de capă, păstrând ridicat velastraiul trinchet, dar mă gândeam că poate era mai bine să-l în locuiesc și pe acesta cu velatură mai mică, cât timp mai era lumină și nu se întetise furtuna.

Noaptea am fost obligat să ies pe punte. „Gipsy Moth“ galopa cu velastraiul trinchet ridicat și cu vântul mergând până la limita de 60 noduri a anemometrului. La viteza de navigație de 6 noduri, cu vânt din pupă, însemna că vântul avea cel puțin 60 de noduri. Am coborât velastraiul trinchet; în timpul operației am scăpat capătul funгии, care s-a situat orizontal în bordul de sub vânt, țepănă ca un baston. Nu aveam altceva de făcut, decât să aștept până când vântul va slăbi și fungia se va lăsa în jos, ca să o pot prinde.

În timpul manevrei am făcut două greșeli. În primul rând nu ar fi trebuit să las farul provă fără nici o velă; încă de după-amiază, de la primele semne de întetite a vântului, trebuia să ridic focul de furtună terțarolat. Sperasem că viteza va fi în stare să mențină iahtul cu vânt din pupă fără vele pe scondri, dar îndată ce am coborât velastraiul, nava s-a așezat travers și a rămas la capă seacă. În al doilea rând, când am coborât toate velele iahtului, ar fi trebuit mai întâi să decuplez paleta cârmei automate ca să nu fie supusă unui efort prea mare când nava își schimba brusc capul cu 90°, pe vânt de peste 60 noduri.

Când am terminat agitația nocturnă, am coborât în cabină și am devorat felii de pâine prăjită cu fasole fiartă și o ceașcă de cacao. Îmi era încă foame, dar nu mă atrăgea nimic din proviziile aflate la bord. Cu tot bocaportul închis, când a trecut un val peste punte, apa a inundat podeaua bucătăriei; am adunat o parte în oala primusului, din păcate însă, puțină. În timp ce ștergeam podeaua, mi s-a părut că vântul a căzut complet, dar în realitate sufla încă cu 35 noduri; din cabină nu-mi dădeam scama de realitate. Curând însă a revenit la 55 noduri și în perioadele de acalmie parțială aveam impresia bizară a unei liniști aproape complete.

Dimineața am recuperat fungia velastraiului. Capătul parâmei se prinsese între straiul arborelui din provă, parâma de învergare a focului de furtună și o carabinieră; din postul provă am reușit să ajung până la capătul prins. Bucuros de recuperarea funгии m-am gândit să mai ridic ceva velatură, dar am considerat că era suficient să desfac baierile de terțarolare ale focului de furtună. L-am coborât deci în jos ca să execut operația, apoi l-am ridicat și... am constatat că am comis o greșeală. Am uitat să prind scota de colțul de jos, așa că partea căreia îi dădusem drumul bătea în vânt. Înainte de următoarea manevră, care consta în a coborî din nou focul de furtună pentru a deplasa scotele, am pus nava în pană. Toate aceste operații au durat timp destul de îndelungat și vântul n-a slăbit de loc, suflând tot cu tăria 9, ba chiar mai puternic. Așa că am terțarolat din nou velastraiul de furtună pe care mă preparasem

să-l ridic. Apoi am pompat apa din santină, evacuând-o cu 73 curse de pompă, ceea ce însemna că nu pătrunsese prea multă, cu toate valurile care au spălat puntea. După aceea am examinat cârma automată. Șurubul și știftul care fixau paleta de ax lărgiseră găuri mari în lemn; am hotărât să le schimb, dar m-am temut că nu va rezista partea din lemn și nu știam cum să procedez mai bine. Am sperat că va mai dura în aceeași stare. Valurile erau enorme și înverșunate, la fel cu cele pe care le văzusem în filmele despre Capul Horn ale lui Alan Villiers și John Guzzwell.

Astfel am petrecut toată dimineața. O scurtă odihnă, apoi am dejunat, după care am îmbrăcat din nou echipamentul de punte și am ieșit ca să ridic velastraiul de furtună. Până una-alta s-a pornit un gren de 45 noduri și am renunțat. La ora 5 după-amiază, din nou m-am echipat ca să ridic aceeași velă, dar îndată ce am ajuns în cocpit, am renunțat iarăși. Din cabină, mi se păruse o perioadă de calm, dar în realitate, vântul era încă puternic și valurile enorme. Între valuri apăreau vai adânci, iar ruliul era de-a dreptul brutal. Aș fi dorit ca înainte de a se întuneca să mai ridic ceva velatură, căci barometrul urca și speram că în curând grenurile se vor termina. Dar vremea era încă prea rea. De la ora două după-amiază realizăm o medic de 5,8 noduri, având ridicat doar focul de furtună (107 picioare pătrate).

La ora 7 era aproape întuneric. Pe asemenea vreme și pe întuneric nu aveam altceva de făcut decât să citesc întins pe cușetă. Nu mi-a fost foame și n-am cinat; în cabină nici nu prea aveam loc pentru așa ceva. Nu-mi permiteam să aprind mai mult decât un bec ca să nu consume prea mult curent electric și din această cauză atmosfera din cabină nu era prea agreabilă. Nu puteam meșteri sau gospodări ceva pentru că nava avea mișcări prea violente. Trebuia să fac un mare efort fizic pentru a-mi menține poziția corpului și eram atât de concentrat ca să nu fiu aruncat de colo, colo, încât nu mai eram în stare să întreprind ceva care mi-ar fi solicitat atenția. Ruliurile, de 60° de o parte și de 30° de cealaltă, necesitau un mare efort ca să le rezist și să-mi mențin echilibrul pe picioare. Unele valuri erau de-a dreptul monstruoase. Privind prin bocaportul cabinei, peste parapetul tambuchiului, am văzut o dată venind un val mare și m-a fascinat într-atât încât nu m-am retras la timp și m-am pomenit cu o întreagă găleată de apă din cap până-n picioare.

Am avut necazuri cu soba de petrol; vântul nu lăsa să iasă fumul pe horn. Am găsit un remediu provizoriu, întorcând apărătoarea hornului în afară, peste tambuchi; soba a început să funcționeze bine, aducând o atmosferă plăcută în cabină.

În timp ce scriam în jurnalul de bord, în ziua de 28 februarie, 8 h 45' un val puternic a provocat alunecarea paletii dispozitivului de cârmă automată și nava a luat-o spre nord, cu velele mascate. Am tras de transmisia adusă până în cabină, încercând să ajut echea, dar nu am reușit să readuc nava pe direcția cuvenită. Mai târziu am descoperit că transmisia se încolăcise pe o tijă de pe punte. M-am îmbrăcat cât mai repede posibil, am ieșit pe punte și am făcut manevrele necesare pentru readucerea navei la capul cuvenit și cu ceva mai mult vânt din pupă decât înainte.

Valurile deveneau tot mai mari, adevărați monștri, și „Gipsy Moth“ era forțată să navigheze cu vânt din pupă. Cârma automată nu părea să se fi defectat; n-am înțeles cum de a rezistat timp de o oră la eforturi. M-am tot gândit ce era mai potrivit să fac și până la urmă m-am dus la prova și am coborât focul de furtună, suficient ca să-l terțarolez. Noul cap al navei nu era prea favorabil, dar deocamdată mă interesa, în primul rând, să scap fără avarii. La arbore, a doua lumină albă de drum era în pană, lucru destul de neplăcut, căci nu mai aveam lumină pentru manevre pe punte. Nu aveam nici un proiector etanș; cele două luate la plecare se epuizaseră și la Sydney nu am putut procura altele.

Două ore mai târziu marea era tot atât de agitată. M-am întrebat dacă era prudent să strâng vântul la 20° ca să iau un cap mai favorabil dar mi-am spus că o oră sau două de direcție mai bună nu aveau prea mare importanță; totul era să ajung la țintă. De două ori cârma automată a scăpat de acțiunea unui val care a făcut să pivoteze pupa, obligându-mă, de fiecare dată, să aduc nava la cap. Am notat în jurnal:

„Nu vreau să supun cârma automată la un efort mai mare decât este strict necesar. Dacă se defectează, va fi foarte greu s-o repar, în afara pupei, pe astfel de vreme.“

Seara, scriam :

„Am așteptat degeaba vreme mai bună; hule mari cât dealurile se năpustesc deasupra navei, dar din fericire pantele lor nu sunt prea abrupte. Deasupra hulei, marea este încă destul de agitată și din când în când «Gipsy Moth» este pe jumătate culcată. Ultima dată am crezut că farfuriile și celelalte vase vor zbura din rafturile lor. Aș dori să stabilesc un cap mai favorabil, dar cred că e mai înțelept să mai aștept. Dacă se năpustește un val mai violent este mai bine să fiu cu vânt din pupă, chiar dacă nu sunt exact la drum.“

Navigam la 30° vânt din pupă; aș fi dorit să vin cu încă 30° mai în vânt, dar mi-era teamă să nu cad travers pe valuri.

13

Spre Capul Horn

Furtuna nu se mai liniștea. În cele șapte zile cit a durat am parcurs doar 1115 mile și mai aveam încă 3 000 mile de străbătut până la Capul Horn. La sfârșit ajunsesem să ridic la bord doar focul de furtună, redus la 60 picioare pătrate; mă întrebam dacă nu voi păși la fel ca Drake, care, după ce a trecut de strâmtoarea Magellan a navigat timp de trei săptămâni mânat de vânt din nord-vest.

În timpul celor șapte zile de furtună, cea mai mare viteză de vânt pe care am înregistrat-o a fost de 67 noduri. Valurile se schimbau mereu. Cel mai amenințător a fost unul stârnit de un ultim gren înverșunat: părea un cortegiu de talazuri abrupte năvălite asupra navei și purtând pe creste vârtejuri amenințătoare. Atunci am înțeles rostul poruncii date, uneori, de căpitani cliperelor, timonierilor, de a nu privi înapoia navei. Unele valuri păreau văi, altele, dealuri în mișcare. „Gipsy Moth” s-a comportat destul de bine, nu a căzut travers. Îi acceptam înclinările bruște de 60°, dar nu pot spune că îmi făceau plăcere. La un moment dat am crezut că vesela va zbura de pe rafturi. Vrând să folosesc găleata cu gunoi, când am deschis ușa dulapului în care o țineam, s-a răsturnat împrăștiind pe podeaua cabinei un amestec îngrozitor de coji de ouă, de resturi de cartofi și de frunzulițe de ceai opărit.

Știam că pe o asemenea mare agitată „Gipsy Moth” nu avea altceva de făcut decât să alerge dusă de vânt, înfruntând valurile violente. Mi-era teamă doar să nu întâlnesc vreun țarm în cale. Am înțeles atunci de ce cliperle preferau să atingă latitudinea Capului Nord din Noua Zeelandă la 300 mile vest de el.

După ce furtuna a încetat, la ora unu, în noaptea de 1 martie, am mărit suprafața velică cu 300%. Dimineața cerul era senin; ici-colo se zărea câte un nor prevestitor de vreme bună. Marca era încă vălurată; băntuia o hulă puternică și mă mențineam pe punte cu dificultate. Dar am reușit să descure scotele și fungile și după învergere am ridicat velastraiul mare. Cu velastraiul mare și cu micul foc de furtună de 60 picioare pătrate, „Gipsy Moth” naviga cu 51/2 noduri în direcția convenită. Fără îndoială, ar fi suportat și o suprafață velică mai mare, dar nu eram convins că grenurile încetaseră cu adevărat și am hotărât să mai aștept câțiva vreme. Regretam însă că nu folosisem în întregime vântul și după o oră m-am echipat ca să ies pe

punte pentru a ridica și vela artimon. Am observat că ultimul știft de jos, la paleta cârmei automate se slăbise și l-am înlocuit; nu se uzase știftul propriu-zis, ci lemnul suportului.

A fost o zi de activitate intensă căci vreme bună însemna o mulțime de treburi pe punte. Apoi doream să coc ceva mai multă pâine. Am pregătit maiaua și m-am dus imediat să fac observația la soarele de la amiază. Când m-am întors, maiaua nu crescuse de loc. Am frământat totuși aluatul și l-am pus la crescut, dar degeaba; am aruncat totul peste bord și am luat-o de la început. Era primul meu eșec ca brutar. Al doilea aluat, preparat din făină integrală australiană, s-a copt admirabil și pâinea a fost delicioasă.

Iată câteva extrase din jurnal:

„1 h 30'. Tocmai acum m-am întors de pe punte, unde am făcut tot felul de treburi: lampa portativă am transportat-o înainte, la arborele principal, pentru a-mi fi mai ușor să lucrez; coborât focul de drum — alungirea fungii a făcut operația mai ușoară; schimbat cheia de lanț răsucită la focul de furtună; montat scotele focului; ridicat focul de furtună. Întors în cocpit, mi-am dat seama că suprafața velică era de pe atunci prea mare și că, în orice caz, va fi sigur prea mare cam peste o oră, așa că am luat lampa portativă și am coborât velastraiul mare. După operație, «Gipsy Moth» navighează tot atât de repede și diferența de confort este enormă; la 6 noduri, jos în cabină am impresia că nava nici nu mișcă. Este foarte interesant să obții o viteză cât mai mare, dar în această parte a călătoriei trebuie să primeze crușarea eforturilor. Deși combinezonul impermeabil este o operă de artă, sunt mai ud pe dinăuntru decât pe dinafară; aproape un pahar întreg de transpirație s-a condensat în interior. Îmi erau ude și mânecile flaneli, gulerul cămășii și fularul. Acum să cinez.

7 h 50'. Coborât vela de furtună și ridicat vela mare. Cu vânt din pupă această manevră este acum mult mai ușor de executat; nu cere un efort herculean, dar este stimulantă asemenea unei raite prin Hyde Park⁷⁹ dimineața, înainte de micul dejun.

19 h 10'. Ceață, burniță, aproape ca în Atlanticul de nord. De la ora 5 dimineața sunt harnic ca o albină. Am încercat să opresc infiltrația de la piciorul cușetei. Apoi am avut de furcă cu schimbările de vele, una după alta, cu înfășurările și punerea velor în huse și a trebuit să reglez funcționarea cârmei automate. Care va fi, în continuare, situația vântului? Sper că nu se va schimba din direcție contrară și va sufla dinspre est, adică drept din fața.

22 h 10'. Legătură bună prin radio; am transmis toate mesajele. Grea muncă!

22 h 30'. Noapte neagră ca tuciul. Aproape acalmie. Anemometrul înregistrează vânt de 5 noduri, dar vântul real cred că este de circa 2 1/2 noduri.

⁷⁹ Parc întins (158 ha), în cuprinsul Londrei. — N. T.

4 martie, 11 h 55'. Profit de vântul slab ca să astup cu vopsea infiltrațiile de la piciorul cușetei și de pe punte, la postul prova. Reparațiile au un aspect foarte urât; nu am talent de vopsitor, dar sper că s-au curmat infiltrațiile. Sunt plin de pete de vopsea pe haină; cu greu am reușit să le scot cu petrol lampant. Dacă ajung cel puțin să descopăr *cauza* infiltrațiilor, voi reuși apoi să le colmatez cu straturi groase de vopsea.

14 h 13'. A zburat un albatros la zece picioare de pupă; i-am aruncat resturi; pare că i-au plăcut grozav. Am terminat provizia de unt proaspăt. Reparația cusăturii executată la velastraiul artimon pare că rezistă. Navigație agreabilă, mare destul de calmă și vânt suficient. Numai de-ar ține.

19 h 7'. Profit de vânturile slabe pentru a pune în ordine diverse lucruri în compartimentele de sub punte. Astfel am verificat și completat apa la acumulatori (a fost necesară foarte puțină). Încărcat complet acumulatorii. Inspectat rezervorul de apă dulce pentru răcirea motorului (în regulă). Pus în stare de funcțiune comanda direcției. Mutat bateriile lochului într-o cutie Tupperware pentru a le menține uscate. Ajuns cu facerea ordinei la sertarele din bucătărie, care sunt pe listă de la 7 februarie!

20 h 40'. Continuat încercarea de a centra cârma automată ca să funcționeze mai bine. Pe vânt slab, velastraiul artimon complică lucrurile; vântul se schimbă mereu, trecând de la întetiri, aproape la calm.

5 martie, 0 h 45'. Semnalul de alarmă, în caz de abatere de la direcție, funcționează bine, dar emisiunile lui nu sunt plăcute când dormi! Nu am ce face, *c'est sa raison d'être*!⁸⁰ Sunt în dilemă: în prezent nava are capul la 155° (sud-sud-est, adică la 40° față de direcția cuvenită), aproape travers pe vânt. Dacă navighez cu vânt din pupă, nu este suficient de puternic ca să acționeze cârma automată. Să cobor velastraiul artimon? Cred că da, căci în această situație cârma automată ar putea menține nava aproape cu vânt din pupa. Pentru moment, nu este cazul să umblu după viteză.

1h 30'. Voi vedea dacă făcând voltă situația va fi mai bună. Important este ca nava să-și continue drumul fără să se mascheze velele, cu vânt aproape travers, în timp ce cu vânt din pupă, în această situație de aproape calm, este probabil că se va opri. Să încerc totuși.

2h 25'. Am coborât și strâns velastraiul artimon; aș dori să-l trec în celălalt bord, dar vântul este încă prea slab și anemometrul nici nu indică direcția. Mai bine să aștept până ce vântul își declară intențiile. Noapte calmă, foarte întunecoasă, cu excepția unei părți de cer senin, jos, spre sud-est. Am uitat să notez că am pus în pană.

3h 50'. Bine că nu am ridicat din nou velastraiul artimon. Acum am ajuns aproape

⁸⁰ în franceză, în original: pentru asta este făcut! — N. T.

cu vânt strâns și nu ar fi fost de loc potrivit. Plouă.

15h. Pentru a doua oară în noaptea aceasta semnalul de alarmă m-a trezit, când nava s-a abătut cu 45° de la direcția convenită, din cauza virării vântului; acum suflă cam din nord-est și s-a întetit la noduri. Plouă.

10 h 55'. Noaptea trecută am dormit cu intermitențe; dar am terminat cu un ultim și binevenit somn, de la 8 h 30' până la 9 h 40'. M-am trezit cu vânt din nord-est, de tăria 6. Apoi, la lucru, mai întâi am coborât vela mare și am așezat ghiul în suportul său. Cum velele ridicate erau prea multe pentru a naviga cu vânt strâns, am coborât velastraiul mare și în locul lui am ridicat velastraiul de furtună. Ploaie fină sau burnița, vreme închisă. Vizibilitate redusă, cer acoperit 10/10. *Sper* că nu va mai sufla din nou spre nord.

11h. Este timpul să iau micul dejun, cu toate că la ora 3 noaptea am mâncat pâine prăjită cu fasole fiartă și cu o ceașcă de cacao fierbinte.

12h 30'. Plouă încă zdravăn, dar cerul pare pe cale de a se lumina; soarele este acoperit doar cu un strat subțire de nori. După vopsitoria de ieri, cred că în postul din provă se strânge mai puțină apă, cu toată ploaia și stropii produși de navigația cu vânt strâns; nici nu a fost nevoie să sifonez. Vopseaua albă scoate în evidență fisurile; am să mai dau un rând de vopsea pe deasupra, peste toate crăpăturile apărute.

16h 10'. Vântul a căzut. Este momentul să ridic vela mare, dacă briza nu se decide să bată din altă direcție. La naiba! Trebuie să mă grăbesc; peste 50' am programată o convorbire prin radio și vreau să dejunez înainte.

16h38'. Am ridicat vela mare.

17h 23'. N-am avut noroc să obțin legătura prin radio cu Buenos Aires sau cu Inspekția britanică din Antarctica. Probabil că distanțele sunt încă prea mari. (Nici nu am vreme să stau ore întregi ca să prind legătura, așa cum ar face un operator care n-ar avea alt ceva de făcut).

6 martie, 1 h 25'. Am încercat să reduc izbiturile și pocniturile scripetilor și parâmelor, provocate, cred, de hula peste care navighez. Fiecare creastă de val maschează velele și înclină nava.

5h 40'. M-a trezit semnalul de alarmă, indicând abaterea de la direcție; presupun că ne-am abătut cu 45° spre sud-est față de direcția convenită. Cum sunt în zonă de aproape calm și nu pot interveni eficient, mai bine să moțai. Ceva mai târziu însă, când am aruncat o ochire somnoroasă la compasul de control de deasupra cușetei, am constatat că aveam capul spre nord-est, cu vânt din pupă. M-am repezit pe punte ca să aranjez velele cum trebuie, dar vântul n-are destulă putere ca să acționeze paleta cârmei automate. Cred că azi nu voi bate nici un record de viteză.

14 h 30'. După trei ore de calm din timpul dimineții, s-a întetit un vânt din est, atingând tăria 6. Goneam spre Polul Sud, așa că am executat voltă, crezând că vremea va fi favorabilă unei schimbări a direcției vântului, așa cum s-a întâmplat acum două-trei zile cu un vânt din est. De fapt, de când am executat volta, vântul a

și virat cu 10°. Astăzi nu m-am simțit în apele mele, dar o oră de somn la amiază mi-a redat dispoziția. Nu mă pot lipsi de rația mea de somn. Am să beau un păhărel, apoi am să dejunez.

16 h 45'. Azi nu prea mi-a mers bine. Eram la mijlocul dejunului când m-am pomenit că s-au mascat velele. Am ieșit îmbrăcat și am readus nava la cap. Ploaia violentă mi-a udat learcă pantalonii și pantofii de cabină. Apoi vântul s-a înțepit până la 50 noduri, așa că am coborât velastraiul mare. Dar numai cu focul și vela artimon, nava nu mai înainta; m-am îmbrăcat din nou și am ridicat velastraiul de furtună. Acum vântul a încetat aproape complet; «Gipsy Moth-> înaintează ca o mârtoagă, abia dacă face o jumătate de nod. Aș vrea să ridic din nou velele coborâte, dar mai întâi am să dejunez. Cred că suntem în centrul unei slabe depresiuni locale.

17 h 20'. După zona de calm «Gipsy Moth» își menține singură direcția, cârma automată fiind decuplată cu capul în direcția convenită, adică spre vest și cu o viteză de trei noduri. S-o forțez? Am să termin macaroanele și apoi mă voi apuca din nou de treabă.

16h 45'. Ori ziua de azi, ori vremea își bat joc de mine. Chiar adineaori am ridicat velastraiul mare în locul celui de furtună. Mă așteptam să se repete grenul de după prânz, dar vântul s-a schimbat brusc de la est la nord-vest. Nava părea înțepenită pe loc, așa că am ridicat și vela mare. Nici nu am ajuns înapoi în cocpit, că vântul a virat cu 40° și acum navigam cu vânt mare larg, mai mult din nord. Toată ziua am avut de furcă cu velele și nu am ajuns la nici un rezultat. Ceață și burniță. Vizibilitate 500 yarz. Am chef încă de un păhărel; știu că asta îmi aduce întotdeauna un necaz și sunt sătul să mă tot reped alarmat pe punte. Dar la urma urmei..."

Singurul lucru pe care-l doream într-adevăr erau o noapte liniștită și un somn zdravăn; la ora 8 p.m. m-am culcat și am adormit îndată. Dar rachiul tot nu s-a lăsat! La ora 9 p.m. m-a trezit o furtună puternică; am fost obligat să mă scol ca să reduc repede din vele. M-am îmbrăcat din nou atent, mai ales să-mi iau impermeabilele, căci ploaia cu găleata; pe punte apa șiroia ca un râu. Am avut mult de lucru. Mai întâi am coborât vela mare, apoi, pe rând, vela artimon și focul de drum, după care am ridicat focul de furtună, rămânând ridicați doar acesta și velastraiul mare. M-am culcat din nou sperând să dorm, dar judecînd după un val care chiar atunci a izbit nava, precedat de un muget de vânt, am înțeles că mă aștepta o noapte agitată.

„7 martie, 3 h 35'. Mă întreb dacă e cazul să cobor velastraiul mare și să navighez cu vânt din pupă, sau să las această velă ridicată și să mă întorc în direcția vântului? 5,4 noduri nu este o viteză grozavă. Mă îngrijorează valurile care lovesc travers, dar spercă nu vor fi atât de mari încât să mă facă să șavirez.

7 h 25'. M-am înșelat. Vântul a slăbit de la 35 la 25 noduri; acum e nevoie de mai multă velatură și rău aș fi făcut dacă la 3 h 30' coboram velastraiul mare. Barometrul coboară regulat cu 3/8 milibari pe oră; cred că prevestește un vânt puternic. Ce velă să ridic ? Ultima dată am dormit bine, dar încă nu m-am săturat de somn, așa că

prefer să ridic vela de capă în locul velei mari.

8 h 30'. Am montat ghiul în suportul său și am ridicat vela de capă. N-am avut dificultăți; doar saulele și parâmele s-au agățat în mai multe locuri (ca de obicei). Am fost foarte bine inspirat ridicând vela de capă. «Gipsy Moth» pare a-și reveni în fire. Cred că realizează o viteză mai mare decât cea înregistrată de loch, cel puțin 6 3/4 noduri, față de 5 1/4 arătate pe cadran. Nu am înțeles de unde provine diferența, dar mi-a venit ideea să verific bateriile dispozitivului Harris; sunt aproape descărcate. Din această cauză, viteza este subestimată, cred însă că distanțele parcurse sunt corect înregistrate. N-am stabilit poziția navei timp de trei zile. Pentru ieri am executat doar dreapta de înălțime a soarelui. Dacă m-aș fi grăbit, aș mai fi obținut încă o dreaptă de înălțime și aș fi stabilit poziția, dar până mi-am scos aparatul din cocpit, soarele s-a ascuns din nou în nori. Am ridicat vela artimon terțarolată, ameliorând astfel viteza și direcția. Nu am încă chef să gonesc spre sud-est, către Capul Horn.

15 h. Ura, a apărut soarele! Îndată, viitorul îmi pare mai zâmbitor! De-a lungul orizontului, în vest, ceața din care am ieșit pare un enorm fum alb produs de un incendiu. Am schimbat focul de drum cu cel de furtună. Este o plăcere să navighezi în direcția vântului, dar nu se înaintează atât de repede ca travers pe vânt.

16h 20'. După trei zile fără stabilirea poziției prin observații la soare, am estimat poziția cu o eroare de 21,5 mile mai spre nord.

22 h 20'. Am coborât atât vela artimon cât și focul de drum. Dacă vântul slăbește, sunt în deficit de velatură, dar când începe un gren, pe o navă ca «Gipsy Moth» cea mai potrivită manevră este de a reduce velatura. Grenurile aduc curenți variabili; uneori aceștia continuă și devin mai violenți. De astă dală vântul și-a schimbat brusc direcția cu 40°; s-au pornit trei valuri enorme, primul la schimbarea vântului, apoi încă două. Primul val a înclinat nava la peste 65° și situația aceasta a durat atât de mult, încât m-am întrebat din ce motiv nu se mai putea redresa. Am tot așteptat ca nava să revină la poziție normală. Am ieșit cu greu, din cauza înclinării, din scaunul cu suspensie cardanică și am pornii spre cocpit să văd ce se întâmplase. Acum voi mai face o nouă observație la soare, dar mai întâi voi termina un rest de supă minestrone⁸¹, pe care îl păstram într-un termos.

8 martie. La 4 h 15' am pus în pană. La 4 h 30' s-a crăpat de ziua. Marea este mai liniștită și vânturile bat aproape din pupă, pe când înainte erau aproape continuu dintr-un bord. (Mai târziu, continuam a nota în jurnal). Am fost trezit pe la ora 7 de câteva valuri mari care lovesc, mai bine-zis se năpustesc asupra navei cu o violență aproape periculoasă. M-am sculat fără tragere de inimă, m-am îmbrăcat și am ieșit

⁸¹ Supă conservată, groasă, din legume, cu fasole, fidea, macaroane și diverse ingrediente.
— N. T.

să văd dacă era nevoie să intervin cu ceva, dar până m-am pregătit și am ieșit pe punte, afurisitele de valuri păreau că și-au terminat seria. Acum erau aceleași ape antarctice obișnuit de agitate, cu vânt de 35 noduri. Părea o succesiune de grenuri cu ploaie, fiecare producând câteva enorme valuri puternice. Viteza navei varia de la 4 până la 8 noduri. Uneori, în cabină liniștea este atât de desăvârșită încât mă uit afară să văd dacă nu cumva nava s-a oprit. Am profitat de o apariție nu prea lungă a soarelui pentru a face observații; din cele șase executate, nu am fost sigur de nici una. Din cauza valurilor mari orizontul nu este vizibil decât din timp în timp, câteva secunde și trebuie să acționez foarte rapid. Voi trasa rezultatele pe hârtie milimetrică, având astfel posibilitatea să stabilesc care sunt, probabil, eronate, eliminându-le pe cele grosolan greșite. Noaptea trecută am mâncat ultimul măr și am găsit primul grepfrut stricat. Mi-e teamă că nici ouăle nu se vor păstra. Vântul a smuls dispozitivul meu preferat de semnalizare vizuală a direcției vântului: o panglică din țesătură subțire care flutura în vânt agățată de partea inferioară a tijei paletelor cârmei automate. Obișnuiam ca în timpul zilei s-o privesc de nenumărate ori din cabină fără a mai fi nevoie să ies în cocpit; am regretat mult pierderea ei deoarece nu numai că îmi arăta tăria și direcția vântului din apropierea suprafeței apei, dar când nu flutura în aceeași direcție ca paleta dispozitivului, puteam deduce cât de mare era sarcina asupra cârmei automate după unghiul de diferență respectiv. 21 h 30'. Cred că este inutil să mă culc devreme și că ar fi bine să nu mă dezbrac de loc. După cum era de așteptat, iată și grenul — 30 noduri — însoțit de câteva valuri enorme. Suprafața velică ridicată este acum prea mare pentru tăria vântului; nava se înclină la 35° și chiar mai mult când valurile deferlante se sparg într-un bord. Un asemenea val s-a abătut când mă aflu în cocpit și am observat categoric că vântul mugea și își mărea viteza înainte de sosirea valului; era, desigur, efectul deplasării aerului de către masa de apă. Am să dau gata o cutie cu supă conservată și apoi am să trag un pui de somn (sper, cel puțin !).”

Când vântul se schimba, eram obligat să dorm cu intermitențe. Patru ucenici de la atelierele Kelvin Hughes au confecționat pentru mine un dispozitiv de semnalizare a abaterii navei de la direcție; era montat deasupra cușetei, de unde emitea un zgomot groaznic când vântul se schimba cu 45°. De exemplu, în noaptea precedentă, m-a trezit de trei ori și de fiecare dată am fost obligat să îmbrac echipamentul de punte ca să ies și să schimb sau să ajustez velele. Noptile de smoolă și zorile cenușii, cețoase, cu burniță mi-au amintit de Atlanticul de nord.

„9 martie, 11 h 40'. Întrerup micul dejun pentru a reduce din vele; puntea de sub vânt intra prea des sub apă, a cărei năvală impunea navei un efort inutil. Am coborât velastraiul trinchet și focul de drum și am ridicat în schimb focul de furtună; deci au mai rămas ridicate numai vela de capă și focul de furtună. Zi senină, soare strălucitor, dar vânt puternic de până la 40 noduri și câteva valuri furioase. Schimb drumul cu 20°, cu rezultate mai satisfăcătoare.

12 h 45'. Am reluat micul dejun după o întrerupere pentru executarea unei observații la soarele de amiază. După câteva minute cerul este aproape acoperit; am fost bine inspirat întrerupând micul dejun.

Realizarea zilnică, 179 mile. Este a patruzecia zi de mare; am parcurs 5 083 mile și mai am încă 1 604 până la Capul Horn. În ultimele șase zile am ținut drumul direct spre Capul Horn; mă aflu acum la 47°8' latitudine sudică, adică cu 311 mile mai la sud, spre Pol, decât Capul Horn. Azi dimineată m-am îmbrăcat de iarnă: cămașă de lână, indispensabili lungi și șosete groase, dar la soare mi-a fost cald și sub impermeabilul etanș m-am copt de căldură, stând la provă. Diseară am să beau o cană de apă de mare ca să previn durerile la picior.

10 martie, 5 h. Nu-mi amintesc ca «Gipsy Moth» să fi navigat vreodată atât de liniștit, aproape fără înclinare, realizând în opt ore o viteză medie de 7,4 noduri (maximum ce poate atinge în condiții de navigație confortabilă). Nici n-am avut de ce să ies din cocpit. Numai de-ar dura! (Scriam apoi mai târziu). La 8 h 15' am executat o observație la soare, destul de greu din cauza norilor plumburii, a valurilor înalte care ascund orizontul și a stropilor ce aburesc sextantul și ochelarii. Șase observații la soare au durat 17 minute. Le-am trecut apoi pe hârtie milimetrică, căci mi se parcau nesigure, dar am constatat că față de media estimată, cea mai mare diferență nu depășea 4' (echivalent cu 4 mile).

14 h 12'. Am necazuri cu motorul. Demararea lui a devenit din ce în ce mai dificilă. Astăzi a pornit numai după vreo douăsprezece tentative, dar nu accelera. În sfârșit, a ajuns la 400 de rotații pe minut și au fost necesare 14 minute, cu admisia complet deschisă, pentru a atinge această rotație. S-ar părea că s-a defectat pompa de carburant. Am să citesc instrucțiunile, dar va fi greu s-o repar pe aceste valuri agitate, cu vânt care a pornit să șuiere cu furie.

15h 30'. Când vântul începe să șuiere și anemometrul înregistrează până la 40 noduri este momentul să reduc din vele și să mă prepar pentru o rafală. Am întrerupt dejunul și am coborât vela de capă."

Începeam să mă obișnuiesc cu sistemul sălbatic al vânturilor din Oceanul Atlantic. Puteam prevedea cu destulă precizie cum se va comporta vântul mai departe. Iată un extras din jurnal, la data de 11 martie:

„Am pus rămășag că vântul va continua să vireze. Am reglat velele și cârma automată pentru un cap la 36°, la nord de drumul către Capul Horn. Apoi m-am culcat și am dormit admirabil până la ora 7 p.m., fără a fi obligat să ies din cușetă. Am câștigat rămășagul; acum nava urmează un cap la mai puțin ca 10° de Capul Horn după ce toată noaptea a realizat o medie de 7,1 noduri."

La 10 martie, când am calculat poziția, am constatat că mă aflu doar la 175 mile de locul unde generalul de brigadă Miles Smeeton, soția sa Beryl și John

Guzzwell s-au răsturnat cu nava „Tzu Hang”, la 14 februarie 1957. Este interesant de remarcat că acest punct se află destul de departe de Capul Horn, la 1200 mile; apele antarctice sunt primejdioase pe toată întinderea lor, nu numai în vecinătatea imediată a Capului Horn. Dacă privești un glob pământesc, înțelegi de ce acolo valurile sunt altfel decât în oricare altă parte: acolo valurile înconjură globul pământesc și violența lor nu este stăvilită de nici un țarm. Din această cauză, chiar în zilele calme, hula este enormă; forța vântului nu este oprită de nici un obstacol.

Extrasele din jurnalul de bord dau o imagine destul de completă a vieții zilnice pe „Gipsy Moth”: eforturi fără sfârșit pentru a obține un cât mai bun randament de navigație, pentru a prevedea toanele vântului și mării, pentru a ajuta nava în bătaia ei cu aceste ape enorme și pustii. Uneori am avut noroc; de exemplu în problema motorului. Providența a fost de partea mea. Tot gândind care ar putea fi cauza defectării, am ajuns la concluzia că atunci când foloseam motorul la încărcarea acumulatorilor și nava sălta pe marea agitată, pe semne că pătrundea aer în circuitul carburantului. Am hotărât să elimin din tot circuitul orice pungea ele aer, ceea ce însemna să demontez, pompa de carburant, pompa de injecție, filtrul etc. Aici a intervenit providența, asigurându-mi o zi neașteptat de calmă; chiar în aceste condiții, operația a fost de lungă durată. Pompa de injecție se afla de partea inaccesibilă a motorului, cu vizibilitate numai prin ajutorul unei oglinzi, după ce mă strecuram pe lângă cușetă, în spatele motorului, până sub cocpit. Acolo, culcat pe o parte, puteam ajunge cu mâna la pompa de injecție, dar ca să o văd îmi trebuia o oglindă. Condițiile de muncă erau atroce, fiind obligat să stau cu capul mai jos decât picioarele; am lucrat o dimineată întreagă și în cele din urmă am avut satisfacția de a vedea motorina curgând prin țevile de alimentare. Acum circuitul carburantului era în regulă — dar motorul nu mergea bine. Deodată mi-am dat seama că nu putea fi decât o singură cauză: supapa de reglare a debitului nu funcționa. Anume, la oprirea motorului, în loc de a se deschide automat, rămânea înțepenită la închis. Din cauza acțiunii corozive a apei de mare arcul care trebuia s-o deschidă nu mai acționa, căci ruginise. Îndată ce am deschis cu mâna supapa, motorul a demarat normal. Profitând de calm m-am ocupat de tot felul de treburi și nu am mâncat nimic până târziu după amiază; aveam însă satisfacția de a fi descoperit defectul și de a-l fi reparat — excelent aperitiv pentru a deschide pofta de mâncare. Am profitat mai departe de calm ca să coc ceva mai multă pâine, operație pe care bănuiam că nu voi mai fi în stare s-o fac decât după ce voi fi dublat cu bine Capul Horn. Deși ziua a fost remarcabil de calmă, totuși până la ora 5 p.m., adică în trei ore, „Gipsy Moth” a realizat o medie de 7 7/8 noduri.

Pe drumul spre Capul Horn am primit o vizită neașteptată foarte plăcută. Într-o noapte mă aflam pe puntea laterală cu o lampă portativă în mână, când mi-a atins fața un obiect moale și cald, nu rece ca o pară sau un aparat: era un petrei orbit de lumina lămpii. L-am prins și l-am așezat la adăpost în cocpit; după ce am terminat lucrul, l-am pus pe punte la pupă, de unde putea să zboare sau să se așeze pe apă, după plac, când stingeam luminile. Petrelul este cea mai puțin domestică viețuitoare din câte cunosc, deși blândă și delicată și cu obiceiuri dintre cele mai interesante.

Nu este agresiv, se cocolește în mână și ușor îl poți ține în pumn.

M-am întristat teribil a doua zi dimineața când am găsit petrelul mort în cocpit. Probabil că după ce am intrat în cabină s-a întors de pe punte în cocpit; mă tem că a fost rănit de ceva; sper că nu l-am călcat cumva cu piciorul, mi-aș fi dat desigur seama.

Obsedat de gândul furtunilor de la Capul Horn am luat măsura de precauție de a fixa traversele de lemn la bocaportul din provă; traversele mi le făcuse Alan Payne la Sydney. Considerând că și mine că un bocaport mare și greu, slab fixat, constituie un pericol potențial pe mare agitată, el a prevăzut acele traverse.

Luni, 13 martie, am realizat o performanță zilnică frumoasă, de astă dată calculată între două stabiliri de poziții precise. Din păcate, ziua respectivă a fost scurtă de numai 23 ore, căci am avansat ceasornicele cu o oră pentru a compensa 15° longitudine câștigate spre est. Realizarea a fost de 191,500 mile în 23 de ore, adică o viteză medie de 8, 326 noduri, la care în 24 de ore corespundea 199,826 mile parcurse; chiar dacă ziua n-ar fi fost mai scurtă cu o oră, tot îmi mai lipsea aproape o cincime de milă ca să ajung la cele 200 mile pe zi, cifră pe care o doream atât s-o realizez. Mă obseda realizarea acelor 200 mile!

Mai aveam acum încă 937 mile până la Capul Horn. Încă cinci zile ca ultima mi-ar fi ajuns! Eram foarte emoționat.

O notă amenințătoare în șuieratul vântului prezice o noapte grea: începe prin înfruntarea unei rafale din nord-est, de 45 noduri. La ora 3 notam în jurnal: „Tochmai am avut parte de un val serios de travers”. Nu puteam evita loviturile suferite de navă decât dacă mă îndreptam spre sud. Știam că mai puteam naviga încă 150 mile spre sud înainte de a pătrunde în zona aisbergurilor. În ultimele cincisprezece ore vântul s-a schimbat, virând cu 30°. Dacă în următoarele cincisprezece ore va mai vira încă cu 30°, în caz că eram antrenat prea departe spre sud aveam, la nevoie, posibilitatea de a face volta pentru a evita zona ghețurilor, chiar cu riscul de a mă îndepărta de Capul Horn. Cu alte cuvinte erau mijloace ca să evit de a fi prins ca într-o capcană. Ajuns la această concluzie am coborât velastraiul trinchet și am întors nava cu vânt din pupă, cu capul spre sud.

„În comparație cu situația dinainte, mi se pare că mă aflu pe o pajiște, la țară”, notam în jurnalul de bord, „deși capul este acum aproape sud-vest; sper însă că nu va dura mult timp. Am primit în cocpit un duș zdravăn, dar excelentul impermeabil cumpărat la Sydney n-a lăsat să pătrundă apa. Căpătasem prostul obicei de a mă susține cu mâna de arborele artimon, la nivelul capului, așa că atunci când mă izbea un val în această poziție, apa pătrundea direct prin mânecă; de astă dată mi-am amintit la timp și am lăsat brațul în jos. Suflă un vânt nesuferit... ; apa scursă de pe impermeabil și cea pătrunsă prin bocaport se împrăștie pe podeaua cabinei, care se alege cu o spălătură bună; altminteri n-ar fi avut parte.”

N-am navigat prea mult timp spre sud; la ora 8 marea s-a liniștit, vântul a căzut,

asa că am reușit să înaintez strângând vântul la 60°. Ploua continuu, vizibilitatea era redusă. În cabină toate lucrurile erau ude; picura apă din ele. Înaintam încă, și poate prea spre sud, dar mai aveam timp să mă mențin pe această direcție încă 30 de ore, fără să depășesc limita sudică pe care mi-o fixasem. Măinile îmi erau înghețate și am băut cu plăcere un rom fierbinte cu lămâie.

După amiază, la 17 h am ridicat vela mare. Am făcut o socoteală că în ultimele douăzeci și patru de ore am ridicat douăsprezece vele. Mi se părea că au trecut secole de când, forțat să navighez dus de valuri, mă îngrijoram să nu ajung printre aisberguri; în realitate, nu trecuseră decât paisprezece ore. La mijlocul nopții, acalmie, ceață atât de deasă, încât pătrunde în suluri, în cocpit. Mă aflam la 54° latitudine sudică și la 750 mile distanță de Capul Horn. Curioasă lipsă de vânt pentru această zonă!

Ardeam de nerăbdare. Speram să dublez Capul Horn fără furtună, dacă se mai menținea vremea bună, așa cum era la 15 martie, când mai aveam numai 700 de mile de parcurs. Am căutat să profit la maximum de vremea bună, luând toate măsurile pe care le socoteam folositoare, executând toate manevrele și lucrările necesare pe punte. Era prea frumos ca să dureze și într-adevăr lucrurile s-au schimbat.

Măști, 16 martie, am reușit să stabilesc poziția, prima data după trei zile și după 390 mile de navigație.

Notam în jurnal: „Am fost mândru ca un curcan, constatând că eroarea poziției estimate a fost numai de 3 mile, ca distanță și de 2,5 mile, ca direcție. Sper că voi obține un rezultat atât de bun dacă se va întâmpla să rămân înțepenit trei zile în strâmtoarea Drake, fără posibilitatea de a executa o observație la soare; acolo însă curenții sunt foarte violenți.”

Seara am reușit, în sfârșit, să obțin legătura radio cu Buenos Aires. Mesajul meu a fost recepționat de Robert Lindley, corespondent al ziarului „Sunday Times”. Robert mi-a spus că Stația antarctică britanică din insulele Falkland a recepționat, de asemenea, mesajul meu, dar nu am putut stabili legătura cu ea. Iată un extras din jurnalul de bord :

„Sunt extenuat, dar foarte bucuros de mesajul transmis. Curios că atât Buenos Aires cât și insulele Falkland mă aud atât de clar, în timp ce eu nu-i aud decât foarte slab. Înțeleg abia o cincime din ce spun. Am realizat că Stația antarctică britanică îmi semnala că nu există gheață la nord de latitudinea 67° sud. Presupun că se referă numai la vecinătatea Capului Horn, nu la locul în care mă aflui acum; în orice caz, vestea este foarte bună.”

La 17 martie scriam în jurnal :

„Ce bine dacă la Capul Horn s-ar menține condițiile prezente: mare plată, navigație plăcută, aer înviorător, soare strălucitor. Cred că niciodată nu am degustat cu atâta plăcere micul dejun: grepfrut, cartofi prăjiți în unt și ouă jumări cu condimente, urmate de două felii din cea mai bună pâine integrală, marca «Gipsy Moth», cu unt și marmelada. Festinul s-a încheiat cu o cafea fierbinte.”

Vremea părea mediteraneană, dar nu era cazul să-mi fac iluzii, mă aflu totuși în apele antarctice. Cam la două ore după acel minunat mic dejun am avut un semn care m-a pus în alertă: am zărit un gren negru înaintând în vânt, pe cer senin și mare albastră. Din fericire m-a ocolit. Simțeam o nerăbdare crescândă și trasam neîncetat, pe grafic, parcursul. Era un mers într-adevăr fără griji. Puteam naviga mai repede, ridicând un foc mai mare, dar asta însemna să-1 scot din postul prova, să-1 car prin cabină și toaletă până în cocpit, apoi să-l duc pe punte, căci bocaportul din provă era acum blocat cu traversele lui Alan Payne. N-am avut chef să mă înham la o asemenea treabă; de altfel, în această zonă a apelor antarctice, după o perioadă de aproape calm sau de curent slab din est, întotdeauna urmează rafale de vânt. M-am hotărât să rămân cu velele așa cum se aflau.

De mai multe săptămâni eram în întrecere cu soarele, sperând să reușesc a dubla Capul Horn înainte ca el să treacă de ecuator în drumul său spre nord, adică înainte de echinox. Când mai aveam de parcurs 442 mile până la Capul Horn, soarele se găsea la 1°21' sud de ecuator, adică la 81', corespunzând cu 81 mile marine și se deplasa spre nord cu 1' (o milă) pe oră. Navigam cu 5 1/2 mile pe oră și știam că dacă mențin această alură câștigam asupra soarelui cam cu 3,5 mile.

Mă interesau mult maiestuoșii albatroși întâlniți prin acele locuri: erau întocmai cum mi-i imaginasem, cu totul deosebiți de cei din specia mai puțin arătoasă pe care am văzut-o pe drumul spre Australia. Unul dintre ei, enorm când avea aripile deschise, se obișnuise să-i dau resturile de la bord. I le păstram și le înghițea cât ai clipi, încercuind apoi în zbor apropiat nava, mai cerând parcă. Cred că resturile meselor mele vegetariene îl decepționau. În apropiere de Capul Horn au apărut câțiva prioni, păsări ce trăiesc prin preajma balenelor. Nu le mai văzusem de multă vreme; sunt păsările drăguțe, plăcute la privire, grațioase și vioaie, rotindu-se ca rândunelele. Dar preocuparea de nădejde erau treburile curente. Iată un extras din jurnal:

„Mi se pare că-mi bat joc de mine însumi agitându-mă atât de mult cu velastraiul artimon; îmi aduce numai necazuri, mai multe chiar decât un spinnaker. În unele cazuri ajută enorm la obținerea vitezei, dar alte ori pare hotărât să-mi dea numai bătaie de cap. Adineori, de exemplu, am avut o încăierare cu el, timp de două ore, tot din cauza nerăbdării de a menține o viteză cât mai mare. Am început prin a ridica velastraiul artimon; n-a vrut de loc să acționeze, căci vântul s-a schimbat îndată. Atunci l-am coborât, l-am pus în husă și l-am aruncat în postul pupă. N-am apucat

să termin că vântul s-a și schimbat și, examinând situația, am constatat că sunt condiții ideale...- tocmai pentru velastraiul artimon! Încruntat, mă hotărâsc să-l ridic din nou și scoțindu-l din husă încep manevra de ridicare. Câtva timp s-a comportat bine, dar curând vântul capricios a început din nou să-i facă festa. Cârma automată nu reușea să mențină nava câtuși de puțin aproape de drumul cel bun”.

În acea noapte (17 martie) la 22 h 25', înainte de a mă culca, am scris în jurnal un fel de discurs funebru pentru ziua respectivă: „lată-ne întorși la punctul de plecare. Timp de 5 ore am încercat fără succes să reglez mersul navei cu ajutorul velastraiului artimon. Cred că este o problemă de echilibru; când totul este reglat pentru un vânt de 5 noduri, dacă vântul se întetește până la 12 noduri, nava deviază cu 90°. Până la urmă m-am lăsat păgubaș; vreau să dorm puțin, așa că am coborât această velă afurisita. Cel puțin acum se pare că nava își menține capul. Noapte bună!”

Noaptea aceea a fost memorabilă și din alt punct de vedere: am dormit în pijama. A doua zi, sâmbătă 18 martie, eram agitat ca un elev în ajunul vacanței. Cu tot vântul capricios și cu toate necazurile avute cu velastraiul artimon, cu o zi înainte realizasem o performanță destul de bună, 163 mile; mai rămăneau deci încă 302 mile până la Capul Horn, bătrânul căpcăun de nave. Mă aflam numai la 100 mile de Noir Island, situată la ieșirea din Canalul Cockburn, unde Joshua Slocum a avut de furca cu Milky Way⁸². Insulele Diego Ramierz, spre care mă îndreptam, se aflau la 249 mile. Căutam neapărat să fac o observație la soare ca să-mi verific poziția, dar cerul era acoperit și nu erau perspective să reușesc; țineam totuși sextantul la îndemână, în cocpit. După-amiază, am încercat să captez radiofarurile Ushaia sau Punta Arenas, singurele care îmi puteau fi de folos la stabilirea poziției, dar n-am reușit. Am reluat încercările după ora șapte seara și am obținut un relevment de la Punta Arenas. Am bănuțit însă că era greșit: mă situa la capătul vestic al strâmtoării Magellan! Alt relevment a fost încă mai curios, mă situam la est de Capul Horn! Am descoperit, în sfârșit, frecvența radiofarului de la Punta Arenas; era cu totul diferită de cea din Manualul Amiralității britanice; dimineța am făcut o nouă

⁸² Milky Way este denumirea unui grup de stânci și insulițe stâncoase în largul arhipelagului Țara de Foc, la nord-vest de Capul Horn. În martie 1869, în cursul primei sale călătorii solitare în jurul lumii la bordul sloop-ului „Spray”, Joshua Slocum, după ce a ajuns în Oceanul Pacific străbătând strâmtoarea Magellan, a fost respins înapoi spre Capul Horn de o rafală violentă de vânt. A petrecut o noapte îngrozitoare printre stâncile și brizantii din zona Milky Way. În cartea sa *Sailing Alone Round the World* (Solitar pe un velier în jurul lumii), el descrie astfel cele întâmplate: „A fost cea mai teribilă aventură maritimă din viața mea. Dumnezeu știe cum am scăpat, eu și nava!” Apoi adaugă: „Marele naturalist Darwin a privit acele locuri de pe puntea lui „Beagle” și a scris în jurnalul său: „După ce a văzut Milky Way, orice pământean va avea coșmaruri timp de o săptămână”. Ar fi putut adăuga: „și orice navigator”. — N. A.

tentativă de a verifica poziția. Iată cum se încheie jurnalul de bord din ziua respectivă:

„Am reglat semnalul de alarmă să sune dacă nava se abate cu 45° de la drumul urmat. Voi încerca să dorm cât mai mult în noaptea aceasta, căci mâine voi avea o zi grea, printre insulițele și stâncile Milky Way“.

14

Dublez Capul Horn

Cercetările pe care le-am întreprins asupra relatărilor și jurnalelor de bord ale vechilor navigatori pentru pregătirea călătoriei mele, m-au dus la concluzia că regiunea Capului Horn are o reputație unică printre mările și oceanele lumii, dăinuind încă din clipa când a fost cunoscută, adică din ziua în care Drake a ajuns la concluzia că există o trecere între Capul Horn și Insulele South Shetland, care astăzi îi poartă numele: strâmtoarea Drake.

Capul Horn este o insulă, mai precis, extremitatea unei insule, o stâncă masivă cam de 1400 picioare înălțime situată la punctul de contact dintre apele Oceanelor Pacific și Atlantic, la capătul cel mai sudic al Americii de Sud. De unde i se trage această teribilă reputație? Am încercat să răspund în cartea mea *Along the Clipper Way*.

„În zonele australe, denumite Forties și Fifties, adică între latitudinile 40 și 60°S, vânturile dominante suflă din vest și în general sunt destul de puternice. De exemplu, în largul Capului Horn, primăvara, într-o zi din patru și vara, într-o zi din opt, suflă vânt cel puțin de tăria 8. În general, vântul este leneș, nu se încumetă să escaladeze un lanț de munți întâlnit în cale, dacă poate să-l ocolească. America de Sud este străbătută de unul dintre cele mai mari lanțuri de munți din lume; Anzii. Aceștia barează vânturile din vest pe un front de 1 200 mile, de la 35° S până la Capul Horn. Întreagă această forță de vânt se îngrămădește ca-ntr-o pâlnie în strâmtoarea Drake, între Capul Horn și insulele South Shetland, situate la 500 mile spre sud. Vânturile dominante din vest, care se scurg prin această deschidere, se întâlnesc cu micile cicloane turbionare și violente, coborâte din Anzi. Procesul are loc și în sens contrar, cu vânturile din est care, deși mai rare decât cele din vest, încep să sufle când în nordul Capului Horn se formează o depresiune.

În ceea ce privește suprafața mării, vânturile dominante din vest antrenează un curent ce înconjură globul pământesc cu o viteză medie de 10—20 mile pe zi. Local, acest curent se împrăștie în toate direcțiile din cauza unei furtuni trecătoare, dar rezultatul este această curgere spre est, cu 10—20 mile pe zi. Uneori vânturile din est pot anula acest curent, sau chiar să-l inverseze pe o scurtă perioadă de timp; atunci curentul dominant, curgând spre est, poate ajunge la 50 mile pe zi. Ca și

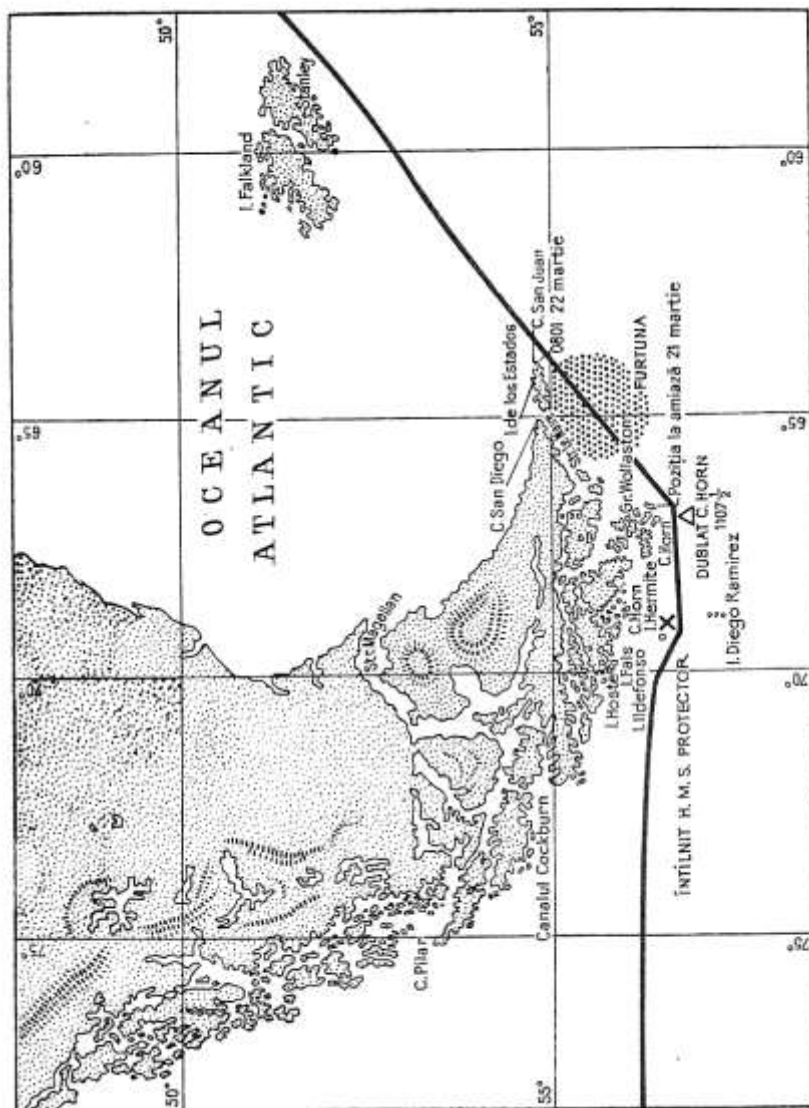
vântul, acest mare fluviu oceanic este și el obligat să treacă printre America de Sud și Insulele South Shetland; din această cauză curentul este turbionar.

Dar mai există un factor care sporește acest caracter turbionar: între Capul Horn și Insulele South Shetland fundul oceanului formează un prag, provocând deferlarea enormelor valuri. La fel cum se întâmplă în largul plajei Bournemouth din sudul Angliei, pe timp de furtună, cu deosebirea că, în loc de 4 picioare, la Capul Horn valurile ajung puiă la 60 picioare înălțime.

Dar mai intervine încă un factor care înrăutățește lucrurile. Cine a navigat prin Canalul Solent dincolo de Needles, când curentul mării este contrar unui vânt de tăria 6, știe ce valuri scurte, în trepte, pot rezulta; iahtul pare că are tendința să se ridice vertical, când pe provă, când pe pupă și apa năvălește la bord. La fel, dar la scara gigantică, se întâmplă atunci când o furtună din est suflă contrar curentului care dublează Capul Horn.

Care este mărimea la care ajung acolo celebrele valuri? În apele antarctice nu s-au făcut măsurări precise, dar în Atlanticul de nord oceanografii au executat măsurători de valuri timp de câțiva ani. Institutul britanic de oceanografie a pus la punct un aparat pentru măsurarea valurilor, folosit pe navele meteorologice staționate în Atlantic. Recent, un asemenea aparat, cu cadran până la 60 picioare, a înregistrat un val care întrecea această limită. Valul a fost estimat că avea 69 picioare înălțime, mai înalt decât un bloc cu parter și patru etaje de la Londra. Un vapor american pretinde că în Pacificul de sud a întâlnit un val înalt de 112 picioare. Brian Grundy, cu care am navigat împreună pe «Gipsy Moth II» mi-a povestit că se afla pe o mare navă balenieră în apele antarctice când au întâlnit un val de 120 picioare înălțime. L. Draper de la Institutul oceanografie afirmă că, în conformitate cu cele arătate în lucrarea *Statistici of a Stationary Random Process (Statistica unui proces staționar aleatoriu)*, dacă înălțimea medie a unui val este de 30 picioare, atunci există probabilitatea ca un val din 300 000 să ajungă la de patru ori acea înălțime, adică la 120 picioare".

Mă indoiesc că Drake a văzut cu proprii săi ochi Capul Horn. Există două relatări despre călătoria lui, una a preotului Francis Fletcher de pe velierul „Golden Hind”, alta a unui pilot portughez, N'uno da Silva, pe care Drake l-a capturat pe o navă abordată în largul Insulelor Capului Verde în prima parte a călătoriei. Se pare că da Silva l-a însoțit de buna voie pe Drake, stimulat doar de atracția unei aventuri în mările necunoscute ale sudului; pe ceilalți captivi Drake i-a eliberat, numai da Silva rămăsese cu el. Studiind ambele relatări ale lui Fletcher și da Silva, și deducând din ele drumul parcurs de Drake, am ajuns la convingerea că nu s-a apropiat niciodată de Capul Horn. El a fost împins spre vest-sud-vest timp de 14 sau 21 zile (relatările sunt evazive în ceea ce privește durata), apoi s-a întors pe aceeași cale timp de șapte



Capul Horn

zile, îndată ce furtuna din nord-est s-a calmat. El a ajuns la Insulele Diego Ramirez, unde a ancorat la o adâncime de 20 fathomi, la o distanță de țarm de cât bate pușca. După cum indică *Admiralty Pilot*, în apropierea coastei de est a uneia dintre insule, există un loc de ancorare cu fund nisipos la o adâncime de 16 fathom. Sunt convins că Drake nu a văzut nici odată Capul Horn, dar a descoperit Insulele Diego Ramirez și pe baza hulei puternice care pătrunde acolo, venind din Atlantic când suflă furtuna din nord-est, el a dedus că există o trecere din Oceanul Atlantic în Pacific.

Mi-am propus să trec printre grupul Insulelor Diego Ramirez și cel al Insulelor Ildefonso și să dublez Capul Horn pe la 40—50 mile spre sud. Urmăream să păstrez o oarecare distanță de acest cap pentru a evita un fenomen asemănător cu cel care se întâlnește în dreptul promontoriu lui Portland Bill, de pe coasta engleză a Canalului Mânecii; cu cât treci mai aproape, cu atât mai agitate sunt valurile, în special când vântul suflă contra mării. Curentul de apă întâlnește obstacolul constituit de acel promontoriu și este obligat să accelereze ca să treacă de el; în plus, fundul este ca un prag mai înalt, ceea ce mai sporește încă accelerația curentului, deoarece aceeași cantitate de apă este forțată să treacă printr-un loc în care adâncimea este redusă la jumătate. La Capul Horn condițiile sunt absolut la fel, doar că marea agitată se prelungește spre sud cu 40 mile în loc de 6 mile; vântul de 40 noduri de la Portland Bill produce valuri înalte de 6 picioare, în timp ce în largul Capulului Horn vântul de 80 noduri produce valuri de 60 picioare înălțime.

La miezul nopții de sâmbătă spre duminică -18-19 martie - mă apropiam de țarm; mă aflam la 134 mile distanță de Insulele Ildefonso și la 157 mile de Insulele Diego Ramirez. Coasta cea mai apropiată era la intrarea în Canalul Cockburn, loc devenit celebru cu prilejul călătoriei solitare a lui Joshua Slocum; până acolo mai erau 75 mile spre nord, nord-est. De 40 de ore barometrul scădea continuu. M-am dus în cocpit ca să cercetez dacă se zărește țarmul. Ploua torențial; până la 100 yarzi distanță de navă valurile mari, învolburate, străluceau fosforescent. Valul de etravă era de un alb strălucitor, chila lăsa în urmă, sub apă, un siaj lucind ca o cometă, lung de 50—100 picioare. În aceste condiții era un mare noroc dacă vedeai țarmul de la 300 yarzi. Dacă în timpul zilei se vedea atât de greu coasta, mă gândeam cu teamă la ce se putea întâmpla noaptea. În cazul în care vremea continua să fie tot atât de rea, nu aveam nici o perspectivă să pot stabili poziția și, dat fiind curenții atât de puternici din partea locului, nu puteam pune mare bază pe cea stabilă cu o zi înainte. Nu aveam încredere în pozițiile stabilite și neverificate de la trecerea pe lângă promontoriile Sydney-ului; se putea prea bine ca în observațiile mele la soare să fi comis o eroare sistematică... Dar nu trebuia să-mi fac gânduri negre; ca și până atunci, trebuia să am mai departe încredere în felul cum reușesc să conduc navigația.

Am avut însă noroc: în dimineața următoare, la 9 h 22' am reușit să fac o observație la soare. Mă aflam la circa 40 mile sud-vest de cele mai apropiate stânci din largul Țării de Foc, la 77 mile vest de Insulele Ildefonso și la 148 1/2 mile de Capul Horn.

Depart, spre nord se vedea un strat masiv de nori, negru la bază și am dedus că se sprijinea pe coamele munților Darwin din Țara de Foc. Nu zăream coasta, deși cel mai apropiat uscat se afla la numai 50 mile. Eram confruntat cu o problemă extrem de importantă: ce drum să urmez? Continuând la 78°, ca până atunci, ajungeam la Golful Duff și Insula Morton, la 15 mile nord de Insulele Ildefonso. Puteam oricând să pun în pană, căci vântul se întorsese de la nord-vest. Dacă țineam capul spre Insulele Ildefonso, deci și spre Capul Horn, care se afla aproape în aceeași direcție cu ele, ajungeam la aceste insule peste unsprezece ore, adică la 22 h noaptea, la trei ore și jumătate după căderea nopții. Era riscant, căci dacă ploua sau ninge, nu puteam zări țărmul. Dar dacă mă depărtam de Insulele Ildefonso, dădeam peste arhipelagul de insulițe stîncoase Diego Ramirez, situate numai la 22° spre sud de Insulele Ildefonso. Insulițele sunt nelocuite cea mai mare parte a anului și nu există nici un far pe ele.

Era cert că ajungeam la insule numai după întunecare. În vecinătatea Capului Horn curenții erau puternici. Pe vreme bună fac până la 22 mile pe zi, pe vreme rea ajung la 50 mile, indiferent de direcție. Poziția stabilită dimineața la 9 h 30' părea exactă, dar păstram încă o îndoială în privința preciziei navigației după soare, fără verificare cu reper terestru de 6 575 mile, străbătute de la plecarea din Sydney. (Eram încă sub impresia acelei erori de calcul din cauza căreia ajunseseam la faimoasa performanță zilnică de 217 mile). Pu team evita ambele grupe de insule punând în pană și ținând capul pe sud-est, până în zori; era o tactică de siguranță, dar însemna un ocol destul de mare, cu care nu mă împăcăm de loc. Am încercat să combin o cale de mijloc care să mă ducă în condiții de siguranță printre insule.

La amiază, vântul și-a schimbat brusc direcția; „Gipsy Moth” a pus capul spre nord-est, așa că am pus în pană. Apoi soarele a apărut printre norii groși, dându-mi posibilitatea să fac o observație cu sextantul și să verific astfel latitudinea, spre marea mea mulțumire. Abia am terminat calculele și am decis care era cel mai convenabil cap de urmat, când, în câteva secunde, vântul a virat în sens contrar, de la nord-vest la sud. După numai câteva minute s-a transformat într-o puternică furtună de tăria 9. Am coborât pe rând vela mare, focul și velastraiul trinchet. Am ridicat focul de furtună, care s-a dovedit a fi suficient. Am notat în jurnal: „Aș vrea să verific afirmația că după o schimbare de vânt, urmează în mod cert o bună vizibilitate.” Până atunci menținusem capul drept către Insulele Ildefonso; am hotărât însă că venise momentul să schimb drumul și să pun capul la jumătatea distanței dintre cele două grupe de insule. Prin aceasta vântul a devenit puțin înaintea de travers, așa că am ridicat și velastraiul de furtună, pe lângă focul de furtună. În ultimele două ore barometrul se ridicase brusc cu 6 1/2 milibari. Speram că vântul nu se va întoarce din sud-est, ceea ce mi-ar fi creat mari dificultăți. Noaptea, la 21h, vântul slăbise cu intermitențe până la 15 noduri, intercalat cu rafale de până la 36 noduri. Am ridicat un velastrai mai mare, dar cu numai două vele la provă; între grenuri viteza scădea la patru noduri. Eram însă decis să păstrez velele ridicate până

când scăpăm de apropierea acelor țărături, atât de reputate prin puterniciile lor curenți descendenți de aer.

În șapte ore, până la miezul nopții, barometrul s-a ridicat cu 9 1/2 milibari. Întinericul nu mai era atât de profund, puteam deosebi cerul de apele mării.

Dacă erau corecte calculele mele trebuia să trec la 18 mile sud de insulele Ildefonso, iar în zori, pe la 12 mile nord de grupul Diego Ramirez. Era atât de întineric încât nu folosea la nimic să stau de veghe; am reglat dispozitivul de alarmă să semnalizeze dacă direcția vântului se schimba apreciabil și am pus un ceasornic să sune în zori. Apoi mi-am impus să am încredere în calculele mele și m-am dus să mă culc. Am stat câtva timp întins în întineric, în timp ce nava înainta în noapte. Îmi făceam socoteala că eram mai bine așezat cu capul spre partea de unde putea veni pericolul, decât pe „Gipsy Moth III“, unde poziția în cușetă era cu picioarele spre provă; teama era însă aceeași. Ce se întâmpla dacă „Gipsy Moth IV“ se lovea de o stâncă? Izbitura puternică de rocile învălurate ar fi sfârșit-o? Dacă aveam timp să ajung până la barca de salvare amarată la mijlocul navei, puteam oare s-o dezleg pe întineric, apoi să găsesc cilindrul cu gaz ca s-o umplu? Până la sfârșit am adormit tun.

Zorile începeau la ora 5. Dimineața era rece, cenușie. Vântul virase din nou spre sud-vest și barometrul nu mișca. Nu se zărea nimic, în nici o parte a orizontului, ceea ce era normal. Marea era destul de calmă. Spre deosebire de planul meu inițial de a trece pe la 40 mile sud de Capul Horn ca să evit zonele agitate din vecinătatea acestuia în caz de furtună, am decis totuși să mă îndrept direct spre Capul Horn. Am ieșit să ridic vela de capă. După ridicarea acestei vele, schimbarea direcției către nord-est însemna că încep drumul de întoarcere acasă; momentul a fost emoționant. Mă aflam atunci la 40 mile distanță de Capul Horn.

Ieșind în cocpit am fost mirat zăbind un vapor în apropiere doar la o jumătate de milă. Cred că largul Capului Horn este ultimul loc din lume unde te poți aștepta să întâlnești o navă! Revenit din stupoare mi-am dat seama, după culoarea în întregime cenușie, că era vorba de o navă de război, probabil H.M.S.⁸³ „Protector”. La prima vedere apariția navei mi-a părut ireală, clar gândind mai bine, am ajuns la concluzia că cei de pe navă au captat noaptea trecută mesajul meu prin radio către Buenos Aires, prin care relatam că îmi propuneam să trec pe la mijloc, printre cele două grupe de insule, navigând orbește în timpul nopții. Așa că nava de război nu avea decât să se plaseze la mijloc, între cele două grupe de insule și dacă eu calculasem exact drumul trebuia neapărat să ne întâlnim. Am coborât în cabină și am chemat prin radio nava H.M.S. „Protector”, pe frecvența de 2182 kc. A răspuns imediat; am anunțat că voi relua legătura după ce aveam să ridic vela de capă.

Îndată ce am terminat cu vela, am coborât în cabină; am reluat convorbirea cu „Protector”, care a durat mai mult decât credeam, pentru că auzeam foarte greu ce

⁸³ Her Majesty Ship: Nava Majestății Sale. — N. T.

spunea operatorul. Eram necăjit deoarece de obicei auzeam clar stații situate la 7000 de mile distanță. Am luat micul dejun pe îndelete după care am scris în jurnal, am studiat harta, am decis tactica de urmat etc. În acest timp un val enorm a trecut peste iaht umplând cocpitul pe jumătate cu apă; golirea a durat 15 minute. Până ce am terminat micul dejun, vântul s-a ridicat la 40 noduri. La ora 9 am ieșit pe punte și am coborât atât vela de capă cât și velastraiul trinchet, lăsând numai focul de furtună. Când tocmai am terminat lucrul de punte, un val enorm a obligat nava să pivoteze, adică să cadă travers. Noroc că eram pe punte. Am decuplat cârma automată și am readus nava la drum. Pentru a executa operația, m-am urcat în picioare pe bancheta din cocpit ca să mă feresc de apa strânsă acolo. Am aruncat o privire împrejur: deodată am zărit, foarte bine, Capul Horn. Ieșea din mare ca un con de gheață neagră. Spre nord-vest se profila, cenușie, la orizont, Insula Hermite. La 10 h 43' scriam în jurnalul de bord:

„Mă aflu desigur la est de bătrânii Cap Horn, dar nu pot face un relevment decât dacă ies în cocpit. La urma urmei, poate că va fi mai bine, mai ales că încă nu am dezbrăcat echipamentul de punte. Vântul tot mai suflă cu pieste 50 noduri.”

La 11 h 15' am executat un relevment la Capul Horn și constat că l-am depășit. Cum în ultimele cinci ore și un sfert am parcurs 39 mile, deci cu o viteză de 7,4 noduri, probabil că l-am dublat la 11 h 7,5'. Pentru moment nu am avut nici timp, nici chef să mă țin de calcule. Înainte de a ajunge la Capul Horn a început mugetul obișnuit al vântului crescând în intensitate și marea a devenit repede din ce în ce mai agitată. Cred că sunt îndreptățit să afirm ca toate se datorau faptului că am trecut doar pe la 7 1/2 mile sud de Capul Horn. Am început să simt că mă încolțește răul de mare cu obișnuita repulsie față de orice activitate. Nu doream decât să fiu lăsat în pace de orice și de oricine. Blestemam nava „Protector” că mă urmărea, mai ales când am observat că se menținea perfect la orizontală, încât puteai juca biliard pe punte.⁸⁴

⁸⁴ Se pare însă că „Protector” nu era chiar așa de imobil cum credeam. La bord se afla Michael Hayes, corespondent al Agenției Reuter, care a scris următorul reportaj publicat într-un număr special al periodicului „Football Monthly”: „De pe puntea zgâlțâită de valuri a navei H.M.S. «Protector» din Marina regală engleză, având misiunea de patrulare pe limita ghețurilor, priveam, la o distanță de 400 yarzi, un spectacol înspăimântător. Valurile verzi translucide, adevărați munți și văi de ape, se ridicau, se rostogoleau și se prăbușeau cu înspăimântătoare violență. Un vânt de 50 mile pe oră biciuia valurile, le smulgea crestele albe și împrăstia o brumă înghețată. Norii plumburii acopereau soarele, estompat la orizont și se învoldurau pe cer atât de jos, încât aveam impresia că-i puteam atinge cu mâna. Termometrul arăta 43° F (circa 6° C), dar vântul de gheață pătrundea ca un cuțit prin costumul meu de lână confecționat special pentru Antarctica și fața îmi era biciuită de stropi sărați.” — N. A.

Tocmai atunci și-a făcut apariția și o drăcie de avion ! L-am blestemat: nici la Capul Horn nu mai poți spera să găsești puțină singurătate! Apoi avionul îmi stârnea temeri; nu-mi dădeam scama de ce, dar un vechi aviator are un simțământ, aproape un instinct, care îl prevestește, de obicei, de ce se va întâmpla în acel zbor. Aveam impresia că acesta va cădea în mare și mă întrebam cum naiba voi reuși să-i salvez echipajul ? Am încercat să-mi imaginez ce manevre de salvare ar trebui să execut; gândurile îmi erau însă învălmășite de răul de mare și am respirat ușurat când a dis părut în depărtări.⁸⁵

La 10 minute după amiază notam în jurnal: „Am vrut să fac pe deșteptul (așa cum deseori am obiceiul) și am încercat să îndrept nava să înainteze aproape cu vânt la travers, cu scopul de a lua direcția nord sub vântul coastei.” Socoteam că mergând spre nord voi fi protejat în fața vântului de Insula Capului Horn și de celelalte insule

⁸⁵ De fapt era un avion tip „Piper Apache”, cu care Murray Sayle de la „Sunday Times”, Clifford Luton și Peter Beggin de la B.B.C. (Radioteleviziunea britanică) au pornit în întâmpinarea lui „Gipsy Moth IV”. Avionul era pilotat de căpitanul Rodolfo Fuenzalida, fost aviator în Aviația militară chiliană. În ziarul „Times” din 21 martie, Murray Sayle a publicat următorul reportaj:

„Zborul pentru descoperirea și fotografierea lui Francis Chichester și a navei sale în cel mai periculos punct al călătoriei a fost o experiență grandioasă. Am decolat de la Puerto Williams, mică bază navală chiliană, care este cel mai sudic punct locuit al continentului american.

În timp ce avionul se înălța pentru a găsi o deschidere în munții de pe insula Hoste, cea mai mare din grupul insulelor Capului Horn, am avut o priveliște superbă. Ghețari verzi coborau de pe crestele înalte, acoperite cu zăpadă, ale munților Darwin, până în apele antarctice. Trecând pe lângă insula Capului Horn, am văzut piramida cenușie a acestuia bătută de valuri imense și asaltată de brizantii care se iveau din când în când prin perdeaua ploii.

La sud de Capul Horn valurile se îndreptau spre est în lungi brazde verzi, cenușii și albe. Deasupra treceau nori negri mânați de furtună și la distanță de o milă sau două, în față, ploaia îmbina norii cu marea, formând o barieră neagră, impenetrabilă, către Polul Sud.

Întâi am reperat nava H.M.S. «Protector», care se balansa pe valurile puternice în tovărășia iahtului «Gipsy Moth». Apoi am deslușit clar carena smălțuită cu sare a navei înaintând în ambardee peste valuri. Pilotul nostru, căpitanul Rodolfo Fuenzalida, ne-a coborât până la o distanță de 60 picioare deasupra mării, unde bruma stropilor de apă sărată s-a așternut pe parbrizul avionului. Am avut totuși timp să-l zăresc pe Chichester în cocpit; părea că-și prepara cu calm schimbarea direcției pentru lunga călătorie spre nord, de întoarcere acasă.

Pilotul nostru a clătinat aripile avionului în chip de salut, la care Chichester ne-a răspuns cu o fluturare de mână. „*Muy hombre!*” a exclamat pilotul, în traducere liberă, «strașnic om!»

În timpul zborului de întoarcere am avut de înfruntat puternice vârtejuri la trecerea munților și un motor ne-a lăsat deasupra Strâmtoarei Magellan. A fost un zbor pe care nu m-aș grăbi să-l repet; dar priveliștea lui «Gipsy Moth», înfruntând curajos sălbăticia ploii și a mării, ne-a recompensat din plin.” — N. A.

aflate mai la nord de aceasta. Dar marea n-a părut încântată de această manevră și un val enorm a umplut cocpitul pe jumătate cu apă, udându-mă din cap până în picioare. Am fost ne voit să-mi schimb veșmintele și să readuc nava la capul inițial. Mă mențineam chiar pe limita de vânt a vârtejurilor de la Capul Horn și din această cauză vântul era mat puțin puternic.

Treptat însă, vântul a virat contrar, încât am putut să mă apropii de direcția dorită, către Isla de los Estados. Din păcate, vântul schimbându-se din nord-vest nu mai profitam de protecția coastei și după plecarea navei „Protector” (la o oră și jumătate după amiaza) valurile luau formele cele mai înverșunate întâlnite în cursul călătoriei.

Când „Protector” a început să se depărteze, a ocolit pe la provă nava și m-a lăsat pradă unui simțământ dezolant de vid și de abandonare. În situația mea, întâlnirea scurtă cu o navă plină de oameni era mai mult penibilă decât singurătatea absolută: îmi apărea evidentă izolarea, realizam imposibilitatea de a fi ajutat în caz de nevoie. Lucru ciudat, nu aveam nici un sentiment de satisfacție că depășisem Capul Horn; faptul n-a avut asupra mea un efect mai mare decât toate celelalte treceri pe lângă alte repere, de la plecarea din Australia.

Chiar înainte de îndepărtarea navei „Protector”, marea era destul de agitată; de cinci ori s-a umplut cocpitul cu apa aruncată de valuri. Mi se parea curios să văd sub apă levierul de reglare a supapei de admisie a motorului și alte aparate accesorii ale acestuia, situate la jumătatea peretelui cocpitului. Dar agitația mării din acel moment nu a fost decât o joacă în comparație cu ce a devenit trei ore mai târziu. Cea mai mare viteză de vânt înregistrată a fost de 55 noduri. Nu eram prea sigur de înregistrările aparatului, pe vânturi puternice, dar dacă mai adăugam cele opt noduri viteză realizate de „Gipsy Moth”, ajungeam la vânt de 63 noduri, adică de tăria 11. Valurile erau însă mult mai înverșunate decât credeam că ar fi posibil pe un asemenea vânt.

Cârma automată părea incapabilă să mențină nava la drum; am ieșit să o inspectez. Cuplajul dintre paletă și safran ieșise din nou din locașul sau. Am încercat să înlocuiesc știftul original, dar nu am reușit să găsesc unul potrivit și am improvizat un știft înlocuitor.

Cred că agitația atât de violentă a mării se datora faptului că mă aflu pe marginea platformei continentale; la câteva mile spre babord adâncimea era de numai 50 fathomi, iar la câteva mile spre tribord, de 2 300 fathomi.

Pe la 16 h 30' au fost vreo două perioade de acalmie, care m-au încurajat enorm. Îmi fusese teamă că voi fi obligat să manevrez toată noaptea, manual, transmisiile cârmei automate; era vorba de transmisiile de rezervă pe care le prelungisem până în cabină ca să pot ajuta cârma automată când nu mai era capabilă să facă față, în caz de cădere transvers a navei.

La 17 h 37' notam în jurnal :

„Acalmie în toată regula, vântul nu mai mugește, nici nu mai urlă, are doar 25 -

30 noduri. Numai de ar dura ! Este parcă un făcut că, întotdeauna în timpul furtunilor îmi pierd pofta de mâncare tocmai când am nevoie să mă alimentez mai substanțial. După-amiază, după plecarea navei «Protector» am admirat câteva valuri imense, dar n-am avut nici un chef să le fotografiez; îngrozitoarea dezlănțuire de forțe ale naturii este redată meschin în fotografii.”

Fixasem capul spre nord-est, către extremitatea estică a Islei de los Estados. „Gipsy Moth” naviga repede, deși era ridicat doar focul de furtună - și acesta terțarolat - așa că suprafața velică totală însuma doar 60 picioare pătrate, ceea ce era foarte puțin pentru o navă de 18t. Vântul se schimbase către sud-vest și ulterior am aflat că cineva de la bordul navei „Protector” afirmase în momentul când s-au despărțit de „Gipsy Moth” că vântul avea 100 mile pe oră. Cred că era o evaluare eronată, dar după șase ore am fost prins într-o furtună violentă, ca și cum Capul Horn voia să-mi arate ce era în stare. Anemometrul indica numai 60 noduri, la care se adăugau 6 noduri, viteza navei ajungând, în total, la cel puțin 66 noduri; cred însă că rafalele se urcau până la 75 noduri, uneori chiar la 85 noduri, adică 100 mile pe oră. Valuri mari mă depășeau mugind; crestele lor se rostogoleau din pupă peste mine. Noroc că nava reușea să alerge înaintea lor. Singurul lucru de care mă temeam era ca nu cumva vântul să continue să se schimbe din direcția contrară, iar țărnul să nu se găsească sub vânt. În acea parte valurile erau mult mai puternice decât în Marea Tasmaniei — unde am șavirat după plecarea din Australia — și dacă eram obligat să opresc nava și să stau cu velele coborâte, nu știu, zău, ce ar fi urmat. Cea mai rea vreme era la căderea nopții; în întunericul crescând, valurile deveneau înspăimântătoare; mărturisesc că-mi era destul de frică⁸⁶.

Dar panica n-a ținut mult. Am coborât în cabină și m-am culcat. Am dormit cam două ore, până la 1h după miezul nopții. Am constatat că acumulatorii lochului se epuizaseră și le-am înlocuit. Din păcate nu mi-am dat seama că înregistrările distanței parcurse erau subestimate, fapt care ulterior, a avut urmări serioase. Scriam atunci în jurnalul de bord:

„Ruliul este teribil”; în cabină nu mă pot ține în picioare. Vântul este încă destul de puternic, 23—33 noduri în perioadele mai calme.”

Barometrul s-a stabilizat. Ar fi trebuit să-mi dau seama că ceva se deteriorase la loch, căci în trei ore n-a înregistrat decât 8,8 mile parcurse. Toată dimineața făcusem, în mod obligatoriu, cam 8 mile pe ora. La ora 22 am făcut un punct

⁸⁶ În cartea sa *A Gipsy of the Horn*, Clements scrie: „O furtună de iarnă în apropierea coastei este o experiență care-ți tocește nervii. Nu tot astfel se întâmplă la Capul Horn; acolo nu ai altceva de făcut decât să te stăpânești ca să asiguri la desfășurarea unei demonstrații sublime de forță”. Asemenea aprecieri se pot scrie numai în liniște și siguranță, la multe săptămâni după ce ai înfruntat valurile de la Capul Horn. — N. A.

estimativ, cu ajutorul distanței înregistrate de aparat. Mențineam capul la est nord-est ca să trec cât mai aproape de partea răsăriteană a Islei de los Estados. După hartă, conform estimației mele, extremitatea estică a Islei de la Estados se afla la 85 mile înaintea, ceea ce însemna că aveam în față un spațiu liber suficient. Navigația părea destul de ușoară, așa încât nu am crezut necesar să-i dau prea multă atenție.

La 4 h 40' dimineța am pus în pană din cauză că „Gipsy Moth” fusese obligată de vântul care-și schimbase direcția să se îndrepte spre nord, nord-est. Am notat în jurnal: „Mâinile îmi sunt amorțite de frig; cu greu pot să mă îmbrac sau să scriu”. Vântul sufla încă puternic, cu peste 60 noduri. Am constatat că biata paletă a cârmei automate se prinsese în patarațina arborelui artimon și cu ajutorul unei bucăți de parămă am amarat această patarațina la distanță. Abia acum am înțeles de ce cârma automată se comporta neregulat în timpul furtunii! Am băut un rom fierbinte și am notat în jurnal:

„Mă simt acum ca o curcă beată, deși nu știu cum se poate chereheli o curcă. Romul a fost strașnic! Când navigam cu vânt din pupă este liniște ca în biserică, mai ales când nava nu este în ruluu. Proviziile sunt, cred, cam pe sfârșite; de două zile nu mai iau decât două mese, la care am adăugat câteva gustări, mai ales lichide: cacao, miere și lămâie. Bănuiesc că soba cu petrol produce oxid de carbon. Un jet din apa valurilor care spală puntea a pătruns prin coșul sobei și flacăra s-a menținut câțva timp galbenă în loc de albastră. De o zi întreagă mă doare groaznic capul. M-am întrebat dacă nu cumva este de vină soba. Nu reușesc să fac să funcționeze tirajul coșului din cauza vârtejurilor de vânt care suflă din pupă; fumul este respins în cabină.”

La 5 h 30' nu observam încă nimic în zare, nici chiar când s-a crăpat de ziuă; am stat la pupă având ceva de lucru. Mi-a fost foame și am început să prepar micul dejun. Din întâmplare am privit prin fereastra gheretei cabinei dinspre babord și... am simțit că mi se ridică părul măciucă și un fior mi-a trecut prin șira spinării: la 10 mile distanță se vedea o masă stâncoasă enormă, pe care aproape o depășisem. Mă așteptam ca până la Isla de los Estados să mai fie încă 35 mile distanță. Oare în timpul nopții fusesem împins de curenți în apropierea Țării de Foc? În acest caz, probabil că înaintasem spre Isla de los Estados al cărei țărm era sub un vânt de 40 noduri. Am executat trei relevmente ale capului pe care „Gipsy Moth” îl dubla; din calcul am găsit că mă aflu la 7 mile distanță de el și că viteza de drum era de 8,8 noduri. De când am zărit țărmul, nu m-am mai mișcat din tambuchi și am cercetat cu privirea pe deasupra lui. După direcția în care înaintam, urma să trecem pe lângă un promontoriu, la 5 mile babord. Am stabilit poziția. Micul dejun s-a dus pe apa sâmbetei! Din fericire, soarele s-a ridicat aproape drept înaintea noastră: o observație la soare putea să-mi dea dreapta de înălțime pe a cărei bază aflam în ce loc al coastei eram. Am scos în grabă sextantul și m-am pus pe lucru. Între timp,

mă apropiam din ce în ce mai repede de promontoriu. Colinele coastei se continuau în spate cu o zonă muntoasă și mă apropiam de țărnam cu o viteză de tren. Nu cred să mai fi executat vreodată vreo observație la soare atât de repede; am lucrat totuși cu mare atenție, să nu fac vreo greșeală. Am trasat apoi dreapta de înălțime observată: sunt în curs de a dubla Capul Est al Islei de los Estados. Nu-mi venea să cred; am verificat încă o dată: nu era nici o eroare !

Am privit harta cu toată neîncrederea și am examinat estimațiile în privința poziției: mi-am dat seama de realitate. Pornind de la poziția stabilită în apropiere de Capul Horn, trasasem drumul care mă ducea pe la 5 mile față de extremitatea estică a Islei de los Estados. În realitate am dublat la 7 mile în larg. Distanța fusese de 140 mile și dacă aș fi calculat durata de timp după viteza de drum, de 7,4 noduri, din acea dimineață, mi-aș fi putut da seama că ajungeam la Capul Est la 19 ore după punctul fixat la amiază, adică marți dimineață la ora 7. De fapt, am ajuns la 8 h 1'30"; a durat mai mult pentru că vântul slăbise în timpul nopții, și având ridicat numai focul de furtună de 60 picioare pătrate, „Gipsy Moth“ își încetinise mersul. Uitasem însă să țin seama de acumulatoarele descărcate ale lochului, care, fără îndoială, subestimase distanța, așa că în realitate navigam mai repede decât crezusem. Aveam toate scuzele pentru scăparea din vedere; fuseseam prea agitat și tulburat de prezența navei de război, de conversația cu cei de pe ea, de apariția avionului și de teama ca acesta să nu capoteze. Când solii s-au îndepărtat eram obosit, crispat și copleșit de un simțământ de abandonare, ca să nu mai pomenesc de răul de mare și de furtuna aceea teribilă care m-a făcut să neglijez faptul că lochul înregistra în minus.

Am dublat repede Isla de los Estados, care curând s-a mistuit în ceață. În sfârșit, aveam certitudinea categorică că dublasem Capul Horn și că înaintam în apele vaste ale Atlanticului de sud. După ce am trecut de Isla de los Estados am încercat un imens simțământ de ușurare. Asemenea marinarilor de pe clipere, după dublarea Capului Horn mă simțeam parcă acasă. Treptat, acest minunat simțământ s-a estompat, ba chiar a dispărut pe măsură ce s-au desfășurat cele 8 000 mile ale călătoriei prin Atlantic. Nici apele oceanului nu sunt eleștee cu nufieri, așa cum îți vine să crezi după ce ai dublat Capul Horn.

Am reluat povestirea în jurnalul de bord:

„21 martie, 11 h 56'. Marea este încă foarte agitată. Slavă Domnului, navighez cu vânt din pupă. Când nava pivotează și se așază travers pe valuri, înaintarea este grea. Acum se pune problema dacă să schimb direcția spre nord, ca să trec pe la vest de Insulele Falkland sau să mențin capul actual spre nord-est ca să trec prin partea de est a acelor insule. Ținând seama că peste scurt timp cu siguranță că vântul se va schimba și că sunt de pe acum pe ruta spre nord-est, cu vânt din pupă, se impune de la sine să trec pe la estul acestor insule. Dacă mențin acest cap, mă pot odihni până mâine dimineață, când va trebui să fiu atent în privința insulei Beauchene. Între timp s-a mai ivit ceva de tăcut neapărat: fixarea mai bună a paletei

armeri automate care, în prezent, de fiecare dată când un val mai zdravăn lovește pupa, alunecă. Simt oboseala în toate oasele. Furtuna continuă fără întrerupere. Zgomotul, efortul neînțecat de a-mi menține echilibrul și de a evita să fiu trântit, tensiunea nervoasă în așteptarea unui val care să izbească din plin, pierderea poftelor de mâncare din cauza agitației, somnul neliniștit, iată factorii caracteristici ai stării în care mă aflu. Am potrivit ceasornicele cu o oră mai înainte.

14 h 20'. Am descoperit că s-a rupt șurubul care fixa de ax paleta cârmei automate. Am reușit cu greu să-l înlocuiesc cu altul nou, la timp, ca să nu se smulgă paleta sub bătaia vântului de tăria 6. Cred că un capăt al șurubului se rupsesse de mai multă vreme și că din această cauză paleta se comportase atât de ciudat în timpul nopții trecute. Consider că este un miracol că rezistă la suflul puternic al vântului și la izbiturile valurilor. Am executat o observație la soare. Am ridicat velastraiul de furtună și am mutat mai sus, pe straiul său, focul de furtună, cu ajutorul unui palanc de mură. Navighez încet, liniștit, cu 5 noduri, numai cu aceste două vele și am de gând să mențin lucrurile astfel până când marea, încă destul de agitată, se va mai liniști. Am pornit motorul pentru încărcarea acumulatorilor; contrar obiceiului, la pornire am folosit dispozitivul de încălzire; al doilea miracol, motorul a pornit imediat. Tabloul cu aparate, supapa și levierul de comandă ale motorului au stat sub apă în repetate rânduri, aproape câte un sfert de oră, așa că este o adevărată minune că motorul mai pornește atât de ușor. A venit vremea dejunului.

18 h 5'. Furtuna a încetat, vremea s-a îmblânzit. Simt că într-adevăr am trecut de Capul Horn și peste câteva minute voi deschide o sticlă de șampanie pentru sărbătorirea evenimentului; apoi am chef să dorm zdravăn. Velatura navei este sub necesar, dar deocamdată am s-o las așa. Am uitat să remarc faptul că, dublând Capul Horn în ziua de 20 martie la 16 h 7'30" după G.M.T., am câștigat întrecerea cu soarele, anume cu 15 275 mile, distanță cu care soarele se mai afla încă la sud de ecuator.

22 martie, 1 h 20'. Am făcut din nou o prostie; la ora 7 după amiază m-am cufundat într-un somn adânc, din care m-am trezit tocmai la miezul nopții, constatând că navigam splendid cu capul spre *sud* ! Vântul își schimbase între timp direcția; întrebarea era, de când ? Sper că tocmai virarea vântului m-a trezit, dar mă îndoiesc, ținând seama cât eram de obosit. Cel puțin, m-am îndepărtat de pericolul de a da pe neașteptate peste Insulele Falkland. Ce greșală că nu am conectat dispozitivul de semnalizare a schimbării direcției. Trebuie să trasez poziția estimată față de Isla de los Estados. Pentru a scoate în evidență starea mea de spirit, adaug că, de când am dublat Capul Horn, n-am mai trasat drumul și nici n-am mai adunat parcursurile zilnice. (160 1/2 mile în 24 ore nu mai cu focul de furtună). Am să trasez acum poziția și voi calcula două variante: una în care nava și-a schimbat capul de când am început să dorm, alta în care schimbarea a avut loc la trezire. Pentru orice eventualitate, îndată ce m-am trezit am pus în pană, așa că sper să mă aflu cât mai aproape de drumul bun. Deși încă aproape adormit, nu am făcut

prea multe prostii pe punte. Am vrut să execut manevra fără centura de siguranță, dar am uitat să manevrez pe sarturi întinzătoarele respective. În plină pană, a trebuit să-mi pun centura de siguranță și să merg la provă ca să mă ocup de sarturi. Ce mult doresc să dorm zdravăn timp de 12 ore neîntrerupte! Cred că întâlnirea cu nava de război și povestea cu telefonul m-au epuizat într-un hal făr-de hal. După 50 de zile de înfruntare solitară a apelor antarctice, aveam dreptul să mă bucur, tot singur, de dublarea Capului Horn. Poate ca este o dovadă de scrânteală aceasta dorință, dar 50 de zile de singurătate sunt un regim care îți zdruncină nervii.”

După ce am scris cele de mai sus, care reflectau simțămintele mele din primele ore ale acelei dimineți, am hotărât deocamdată să las iahtul să meargă în voia lui și m-am culcat. Am stat în cușetă până la ora 9, când am ieșit pe punte și am deșterolat focul de furtună, sperând că o suprafața velică ceva mai mare va echilibra nava. Îndată ce am executat manevra, viteza a mai crescut. Apoi m-am gândit să prepar micul dejun; mi-a părut rău că nu mai aveam nici o bucată de pâine integrală ca s-o prăjesc. Am mâncat în schimb Ryvita cu unt și marmeladă, care îmi place destul de mult, dar nu atât ca pâinea integrală, așa că după micul dejun am pus pâine la copt. Am dat albatroșilor restul delicioasei prăjituri dăruită la Sydney de Lama Anderson; o păstrasem prea multă vreme și untul din ea se râncezise. Erau trei albatroși care se țineau după „Gipsy Moth” și sunt sigur că lor le-a plăcut prăjitura. Ei planau aproape de navă, doar la 20—30 picioare distanță, cerând să le mai dau ceva, dar nu mai aveam ce.

Ploua aproape continuu. Vizibilitatea era doar până la o milă și nu aveam posibilitatea de a verifica direcția. Socoteam însă că mă aflu la suficientă distanță de insula Beauchene. După amiază am socotit că probabil am trecut de limita Platformei Burdwood (adâncime minimă, 25 fathomi). Trecerea peste această platformă a fost agitată, nava a avut de înfruntat multe valuri înalte, urmate de depresiuni adânci. Mai departe, marea a devenit relativ calmă, fără vâi prea adânci. Mai târziu, studiind poziția estimată am ajuns la concluzia că m-am aflat la limita platformei cam la amiază, apoi am navigat încă câțva timp de-a lungul ei. Așa se explica faptul că marea a devenit brusc mai calmă.

Străbateam acum Atlanticul de-sud, cu capul spre nord-est. Drumul meu era aproape paralel cu coasta Americii de Sud, față de care mă aflu cam la 850 mile în larg. Travers la tribord era insula South-Georgia, la 500 mile distanță, după care urma un enorm spațiu liber, în Atlanticul de sud, pe o distanță de 1600 mile, la capătul cărora treceam în dreptul Ilhei da Trinidad, la 500 mile babord. Eram foarte bucuros că nu trebuia să mă mai tem pe vreme de furtună, de coaste sub vânt. Apoi, cu cât mă îndepărtam de zona Capului Horn și de neprevăzutele întâlniri care acolo îmi dăduseră un simțământ de aglomerație, mă cuprindea o senzație de liniște.

M-am culcat devreme și am dormit șapte ore și jumătate într-un somn adânc, neprielnic însă pentru dirijarea navigației. M-a trezit acel insuportabil cârcel, puțin

Înainte de ora 5 a.m. Barometrul amenința să coboare și am notat în jurnalul de bord că aș fi dorit să mă aflu mult mai spre nord în caz de furtună. Harta pilot a S.U.A. arăta că nu va începe o scădere mai importantă a procentului de furtuni decât după ce voi fi la nord de latitudinea 45°S. Între 50 și 45°S, 12% din vânturile înregistrate erau furtuni în timp ce din vânturile dinspre insulele Falkland erau furtuni doar 9%, iar în largul Capului Horn, 26%. Știam că voi avea o oarecare protecție din partea insulelor Falkland, aflate la circa 80 mile sub vânt.

Dar în loc de furtună, în dimineața zilei de 23 martie vremea s-a înseninat, așa că am ridicat din nou toata velatura, pentru prima dată după multă vreme. Vântul devenise o briză ușoară de vreo 14 noduri, soarele strălucea, marea era albastră iar barometrul începuse să urce. Am fost bucuros să pot ieși pe punte fără echipament special, ca să ridic vela artimon; manevra s-a dovedit însă a fi o greșeală, căci vântul era pătrunzător, trecând chiar prin puloverul de lână cu care eram îmbrăcat.

Ziua a fost urmată de o noapte admirabil înstelată, cu luna aproape plină și fără nici un nor. M-am culcat, încercând să-mi amintesc de când nu mai întâlnisem asemenea vreme bună: nu mai avusesem parte de așa ceva în cursul întregii călătorii. Dar, vai! Sperața unei navigații însoțite, liniștite, s-a risipit curând. Am adormit întrebându-mă dacă nu era cazul să mai ridic velastraiul mare pentru ca iahtul să profite de toate adierile vântului; dar curând m-am trezit într-o furtună din nord-vest. Am fost obligat să cobor toată velatura, cu excepția focului de drum. Soarele strălucea încă încurajator, dar cu dinți; mi-au înghețat mâinile și cu mare greutate am scris notele zilnice în jurnalul de bord. După manevrarea velelor, am coborât în cabină și mi-am agățat în tambuchi pantalonii impermeabili pentru lucrul pe punte; erau uzi și am socotit că apa prelinsă de pe el ar fi făcut prea multă umezeală în cabină. Dar n-a trecut mult că un val enorm s-a năpustit peste nava și apa nu prea multă care s-a strecurat prin bocaport a curs drept pe pantalonii din tambuchi. Pe o astfel de vreme rea era tare greu să nimeriști exact ceea ce trebuia să faci.

În ziua aceea (24 martie), marea a scuturat destul de bine nava, deși valurile nu erau prea înalte. Nici barometrul nu a mai coborât. După părerea mea treceam prin partea nord-estică a unei depresiuni. După amiază vântul a încetat să mai mugească (ceea ce întotdeauna era un semnal amenințător), schimbându-se într-un fel de vaiet înăbușit. Marea era încă foarte agitată și numai seara m-am hotărât să ridic velastraiul trinchet. Am început cina cu două romuri Caroni fierbinți, apoi am mâncat fasole fiartă cu două cepe prăjite și conținutul unei cutii de conserve de ananas. După cină am socotit că era nevoie de mai multă velatură și conștiinciozitatea m-a îndemnat să ridic vela mare; dar după o cină copioasă, nu aveam de loc chel de manevre, așa că mi-am spus că vela artimon va fi suficientă până în zori; ridicarea ei necesita doar o zecime din efortul făcut pentru arborarea velei mari. Până la sfârșit s-a dovedit că vela artimon a fost suficientă; alura iahtului s-a schimbat imediat, începând să navigheze întins, fără ambardee. După furtună noaptea era splendidă, cu lună și o mare puțin agitată; era o plăcere să stai pe punte, la lumina lunii, în timp ce iahtul naviga admirabil.

În mesajul transmis prin radio în noaptea aceea se reflecta starea mea de spirit: „În fine, parcă mă trezesc din coșmarul apelor antarctice. Acolo, valurile enorme sfărâmate de furtuni și urletele vântului au ceva monstruos. Forța lor necruțătoare și rostogolirea lor suprapusă te fac să te simți neputincios și toata această dezlănțuire ia proporții înzecite atunci când trăiești sentimentul singurătății. Până ieri mă mai simțeam încă în zona de influență a vânturilor de la Capul Horn; vremea era încă rece și închisă iar vântul sufla tot puternic. Marea s-a mai potolit, dar voi fi bucuros când voi depăși spre nord latitudinea 50°S, căci până atunci tot mai mă tem de grenuri.”

A doua zi de dimineață, la ora 6, m-a trezit dintr-un somn adânc semnalul de alarmă de schimbare a direcției. L-am oprit dar n-am mai putut dormi din cauza unui cărcel la picior. Dimineața era frumoasă, dar foarte rece. Am modificat mersul cu vânt din pupă; aș fi putut executa manevra prin ridicarea pe scondru a unui foc, dar mă aflam aproape în pană, așa că am lăsat lucrurile cum erau, așteptând ca totul să se aranjeze de la sine. După calculele de navigație făcute în dimineața aceea, am constatat că pe la miezul nopții trecusem peste paralela 50°S. Căpitanii de clipere, mai ales când veneau din California, considerau acest punct de trecere foarte important și comparau întotdeauna timpul necesar pentru a trece de la paralela 50°S până la Capul Horn, cu timpul necesar pentru a ajunge, după dublarea capului, la aceeași paralelă. În Pacific depășisem paralela 50', la vest de Capul Horn, la 12 martie, ora zero, iar în Atlantic, în ziua de 25 martie, ora zero, ceea ce însemnau 13 zile. În săptămâna în care am dublat Capul Horn drumul parcurs a fost de 1106 1/2 mile, realizând o medie zilnică de 158 mile, adică o viteză de 6,58 noduri. A fost a cincea săptămână în șir în care „Gipsy Moth“ a depășit 1000 mile; anume, a străbătut 5230 1/2 mile în 35 zile, realizând zilnic 149,4 mile. Evident, aceste distanțe erau calculate în linie dreaptă, între pozițiile stabilite la amiezile fiecărei zi și nu țineau seama de volte și de diferite alte abateri de la drum.

15

În vastul Atlantic

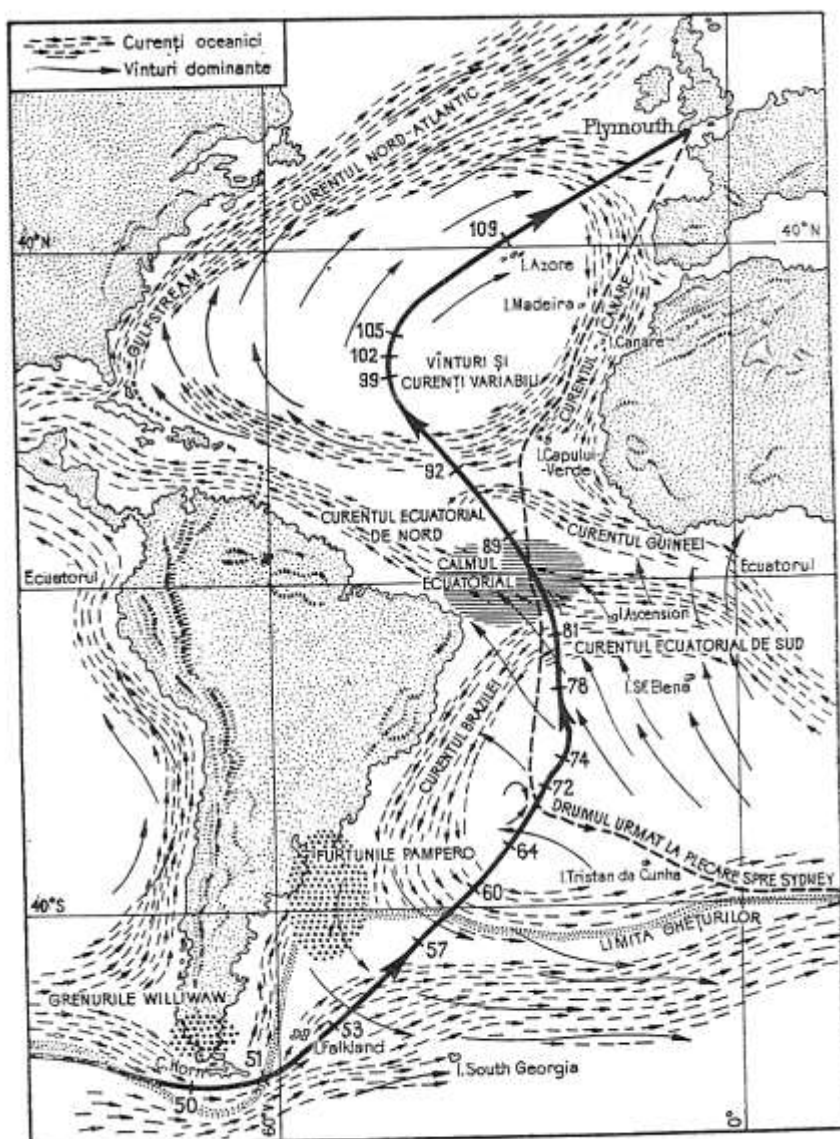
Mă depărtam de insulele Falkland și navigam pe Drumul cliperelor, străbătând vastul Ocean Atlantic de sud. De milioane de ani acolo nu s-a schimbat nimic și această întoarcere solitară în inima primitivă a globului pământesc era ciudată, emoționant de pasionantă.

Duminică 26 martie, scriam în jurnal: „Mare noutate! Astăzi la amiază am făcut jumătate din drum !“ De la Sydney străbătusem 7673 mile și, pe drumul cliperelor, după calculele mele, mai aveam de parcurs până la Plymouth încă 7634 mile. Am început să trasez diferite drumuri traversând cele două părți — de nord și de sud — ale Atlanticului, recomandate pentru lunile martie, aprilie și mai în Ocean Passages of the World (Rutele oceanice din toată lumea), lucrare editată de Amiralitatea britanică.

Bun de glume, fiul meu Giles mi-a adresat un mesaj transmis prin postul de radio Buenos Aires: „Splendid, nu te lăsa!“ Am mai primit câteva întrebări de la o reporteră a periodicului „Sunday Times”, între care și aceasta: „Care a fost meniul primei mese după ce ați dublat Capul Horn ?” la care am răspuns prin radio:

„Rog stăruitor să renunțați la întrebări care îmi otrăvesc entuziasmul călătoriei pe care o întreprind. Încep să am groază, seara, de transmisiile prin radio și mă tem că nu voi mai fi în stare să mai fac relatări despre călătoria mea. Poate că în ultimele 58 zile de singurătate m-am sălbăticit, am pierdut obișnuința unei vieți normale, de toate zilele. Am de lucru peste cap ca să dirijez, cum trebuie, nava și să mențin totul în ordine. Legăturile prin radio sunt, în orice caz, penibile prin efortul pe care mi-l cer și prin interviurile de-a dreptul insuportabile. Sper că toate acestea nu mi se vor lua în nume de rău și că se va înțelege starea mea de spirit.”

Mă aflam într-o zona de curenți de aer slabi și așa fi avut mare nevoie de velastraiul mare, dar acesta era încă blocat în postul provă din cauza traverselor fixate peste bocaportul respectiv. În zorii zilei de luni 27 martie, vântul părea să dea semne de înțetire așa că am hotărât să scot, totuși, vela blocată și s-o car de-a lungul întregii nave ca să ajung cu ea pe punte. Dar cum am ajuns, vântul s-a iuțit la 15 noduri, suflând din provă, așa că am hotărât, fără tragere de inimă, să intrerup



De la Capul Horn la Plymouth

manevra și să iau micul dejun. Dar cum vântul devenise din nou moderat, iar marea era calmă, n-am mai putut rezista și am întrerupt micul dejun ca să completez ridicarea velastraiului mare. Imediat s-a simțit o diferență în alura navei. Am lăsat vela ridicată toată ziua, dar seara vântul s-a întetit și am coborât-o; la vânt strâns, indiferent de tărie, „Gipsy Moth“ navighează mai bine fără ea.

Am căutat toate hărțile cu Oceanul Atlantic și m-am necăjit constatând că nu aveam Harta pilot pentru Atlanticul de nord⁸⁷. În afara vânturilor și a condițiilor atmosferice medii pentru fiecare parcurs, aceste hărți cuprind tot felul de informații interesante. E foarte greu ca în pregătirile pentru o călătorie lungă să nu uiți nimic din cele trebuincioase și această hartă mi-a lipsit mult. Deși urma să navighez în Atlanticul de sud aproape numai în luna aprilie, am hotărât să urmez ruta recomandată în *Ocean Passages of the World* pentru luna martie. Această rută se afla cu 700 mile mai spre est decât cea pentru luna aprilie, dar am considerat-o mai indicată pentru o navă mică.

Mărci 28 martie dimineața, am încercat să părăsesc cușeta la ora 3, dar am adormit din nou încă două ore. A fost o zi grea. „Gipsy Moth“ refuza să mențină un anumit cap cu vânt strâns, pe o direcție care tocmai era foarte favorabilă. Am pierdut ore întregi, încercând s-o conving. Era un alt aspect al celui de al doilea cusur al navei: când înclinarea creștea cu un grad sau două și nava venea sub vânt, îndată lua atitudinea de a țâșni ca o săgeată și loviturile valurilor erau atenuate. Până la sfârșit, am abandonat încercările de a o aduce să navigheze cu vânt strâns și când s-a abătut încă o data sub vânt, am lăsat-o în voia ei, profitând de viteză și de liniște.

Ca să-mi mai compensez toate aceste necazuri, mi-am oferit unul dintre cele mai plăcute dejunuri din timpul călătoriei. Iată meniul: un cățel de usturoi, cu o bucată de brânză Gruyere și un pahar de bere Whitbread; o conservă cu mazăre australiană, o cutie cu pește conservat (somon), trei cartofi copti în coaja lor, cu unt și o cutie cu compot de pere.

În timpul dejunului sute de prioni planau roată în jurul navei, iar când am golit găleata de resturi, care mai de care s-a repezit, doar s-o alege cu ceva.

Noaptea a fost ceață deasă, prin care abia se străvedea luna, dar dimineața vremea a fost admirabilă; cerul era de un albastru limpede, cu nori rari, marea plată ca untdelemnul, strălucind la soare, iar orizontul clar. De multă vreme nu mai avusesem parte de vreme atât de frumoasă. Am profitat pentru a verifica oglinda sextantului care se deteriora repede din cauza umezelii sărate provocată de apa de mare. De asemenea, am profitat de stabilirea navei pentru a verifica compasul de drum, folosind azimutul soarelui. Nori cirrus în șuvițe (înalți, în straturi subțiri) anunțau — după câte se spune — un vânt puternic.

⁸⁷ Mai târziu am găsit la bord o versiune a acestei hărți, editată de Amiralitatea britanică, fiindu-mi de mult folos, deși se referea la luna iunie. — N. A.

După amiază am întâlnit un vânt dinspre nord-est de tăria 6. Marea a început să se agite, valurile loveau cu violență coca navei; în cabină, un borcan cu cafea a sărit în sus, apoi a aterizat pe mașina de gătit spărgându-se; nu am observat imediat din cauza haosului de zgomote, și pulberea de cafea a murdărit îngrozitor totul. Vântul și valurile se luau la întrecere; am coborât velele una după alta, rămânând ridicate doar focul și velastraiul de furtună. Ca să mai scap de loviturile valurilor, la ora 17 am pus capul la vest — nord-vest, cu vânt travers. Dar condițiile s-au înrăutățit continuu și la 22 h 20' am apreciat că era cazul să cruț nava, așa că am întors-o cu vânt din pupă și am lăsat-o să alerge cu murele la tribord. Un acces de rău de mare m-a convins să iau această hotărâre; era descurajant să mă văd întorcându-mă înapoi, spre Capul Horn, cu 6 noduri. Speram că furtuna din nord-est va vira spre sud și mă va readuce la capul convenabil; așa se întâmpla, de obicei, în Pacificul de sud când treceam prin mici zone de depresiune.

Am dormit agitat o oră și jumătate după care, spre mirarea mea, am constatat că vântul virase spre nord, în loc să se schimbe, cum sperasem! Capul anterior spre sud-vest nu era convenabil, dar direcția sud-sud-vest, în care mergeam acum, era total intolerabilă. M-am îmbrăcat de grabă, am făcut volta pentru a schimba capul la sud-est și am menținut acest cap în condiții din ce în ce mai bune, pe măsură ce vântul spre nord-vest vira în același sens; dimineața, compasul mi-a arătat că aveam capul spre est-nord-est. Apoi am putut ridica încă ceva velatură, dar nava suferea încă destul. Am terminat ridicarea velor, bucuros că scăpasem cu veșmintele uscate, și încercam să orientez coșul sobei Aladin din cabină ca să evacueze fumul spre exterior; în acest scop am întins cât am putut brațul peste tambuchi, fără impermeabil, când un val m-a lovit zdravăn drept în ceafă. De două ori la rând „Gipsy Moth“ a căzut de pe creasta unui val venind travers și a amerizat cu o izbitoră teribilă.

În dimineața următoare (30 martie) mă simțeam slăbit, la fel ca la pornirea în călătorie. Am crezut că era în legătură cu furtuna, cu mișcările violente ale navei și cu încordarea nervoasă provocată de faptul că stătusem prea multă vreme închis în cabină, culcat; mai târziu m-am gândit însă că, pe semne, cauza era fumul de la sobă respins de furtună, în cabină.

Afară vremea era oribilă. Sperasem să scap de zona „Roaring Forties”, dar parcă eram ținut acolo, cu toate că limita ei era doar la 111 mile spre nord. În acea joi, la ora 9, eram în același loc prin care trecusem în ajun, la amiază. Cele 111 mile parcurse figurau pe harta sub forma unei bucle închise. Mi l-am închipuit pe Slocum fugind înaintea unei furtuni, timp de trei zile, în largul Țării de Foc; în trei zile aș fi putut parcurge jumătate de cale întoarsă spre Capul Horn.

Poate că „Roaring Forties” a vrut să-mi spună un sinistru rămas bun, cu o hulă intermitentă, confuză, venită din nord-vest și cu valuri deferlante pe creasta ei. La intervale regulate valul deferlant de pe creasta hulei prindea, parcă, în gheare, nava și o arunca în depresiunea următoare cu un șoc teribil. Mă aflu o dată pe punte când a survenit o asemenea hulă și, înainte de a cădea în depresiune, mi s-a părut

că nava a stat câțva timp suspendată în aer. Când masa de apa izbea nava, jos în cabină toate obiectele făceau un vacarm și un târâboi atât de îngrozitor, că era de mirare cum de rezista carena la un astfel de tratament.

La 30 martie am înregistrat cel mai scurt parcurs zilnic, de la amiază la amiază: 15 1/2 mile.

În scara zilei am căzut din nou, lovindu-mă rău. Stăm pe punte, în vânt și, din cauza înclinării navei, mă aflu deasupra liniei de plutire. Mă ridicasem pe vârful picioarelor ca să leg de straiul din pupă firul de coborâre a antenei, la ieșirea din ghereta cabinei, când o rafală bruscă de vânt m-a lovit atât de violent, încât nu m-am putut ține agățat cu mâna de strai și am fost aruncat grămadă în fundul coșpitului, tocmai la celălalt perete. Am rămas nemișcat, jos, întrebându-mă dacă nu cumva îmi rupsesem piciorul. Cu timpul mi-am revenit și încet, m-am redresat. Spre marea mea mirare și ușurare părea că nu-mi rupsesem nimic; am scăpat ca prin minune fără nici o fractură.

Când mi-am revenit în fire, am continuat reparația la antena de radio, dar tot nu am reușit să obțin o legătură bună cu Buenos Aires. Când am terminat convorbirea prin radio, am constatat că „Gipsy Moth” se abătuse cu 40° de la drum; cauza era ruperea transmisiei de la babord a echei, transmisie confecționată din terilenă împletită, groasă de 1 1/4 inches. Am legat cele doua capete, bucuos că nu se întâmplase ceva mai grav. (La Sydney, înainte de modificarea chilei se estimase că sarcina pe aceste transmisii ajungea până la 4t).

„Gipsy Moth” naviga acum cu vânt mare larg și speram să dorm liniștit. Mă dureau coastele și glezna din cauza căzăturii și mă simțeam teribil de extenuat. Am notat în jurnalul de bord: „Am să mă agit mai puțin până îmi voi reveni în formă, după furtună și cele întâmplare. Cel mai important lucru este să-mi ating ținta; a naviga repede este mai puțin important, dar, evident, de dorit.”

Cât de repede se schimbă lucrurile pe mare, în bine, ca și în rău! 31 martie a început cu o dimineață admirabilă, cu soare și mare strălucitoare, plină de marsuini⁸⁸ jucăuși. Era destul de cald. Mi-am scos indispensabilii de lână și tot îmi era cald când lucram la vele. Dimineața, la sculare, am trăit clipe de fericire și ușurare constatând că dispăruseră toate durerile de pe urma căzăturii. În timpul nopții mai avusesem oarecare dureri la mișcările toracelui și ale gleznei; mă temusem chiar de o anchilozare. După amiază am fost în stare să stau pe puntea provă ca să repar o cusătură desfăcută la velastraiul trinchet.

În seara aceea, am ieșit, în sfârșit, din zona „Roaring Forties”. De această parte a Americii de Sud zona „Roaring Forties” nu mugește ca de cealaltă parte; am socotit un mare eveniment faptul că am scăpat de ea. Navigasem în această zonă, sau în vecinătatea ei, aproape de jur-împrejurul globului, căci în punctul unde o atinsesem prima dată mă aflu numai la 2 400 mile distanță de Africa de Sud.

⁸⁸ *Phocaena phocaena*, specie de mamifer cetaceu, asemănător delfinului; ajunge până la 1,8 m lungime și 80 kg greutate; trăiește în Atlantic, Marea Neagră și Marea de Azov. -N. T.



Âpus de soare în Australia („Sunday Times“)

Probe după reparație, la Sydney („Sunday Times“)





Observație la soare (autorul)

„Gipsy Moth IV” în Marea Sargaseilor (autorul)





În Canalul Minecii «Gipsy Moth IV» a fost reperată de un avion «Shackleton» al Forțelor Aeriene Britanice (*Agentia Press Association Photos*)



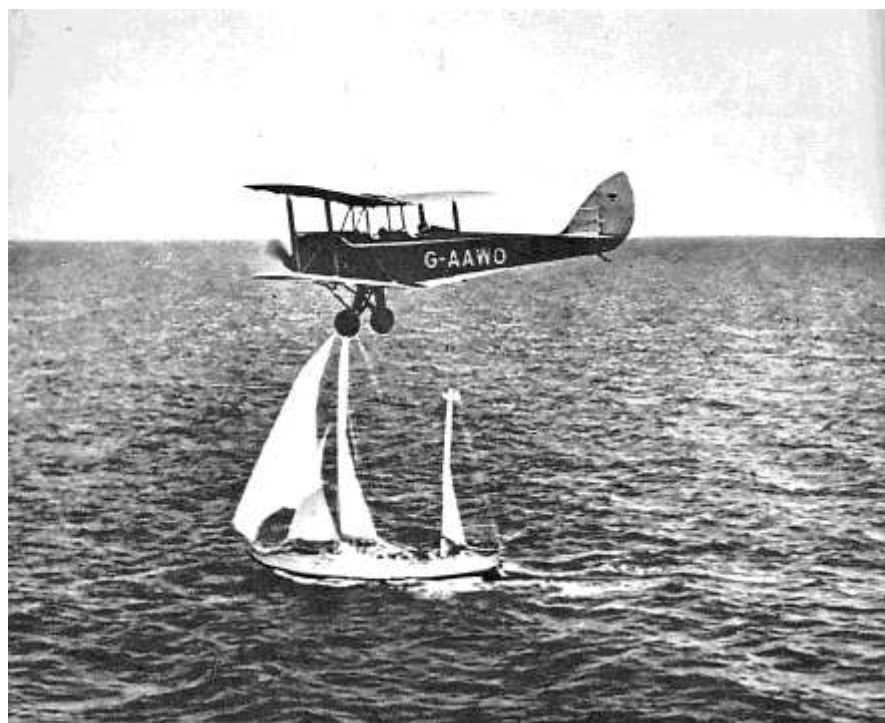
Escorta lui «Gipsy Moth IV» la intrarea în portul Plymouth (Agenția *Associated Press*)

Bun sosit la Plymouth (*Bryan Warton*, de la «The Sunday Times»)





Aclamații pe străzile Plymouth-ului (Agenția *United Press International*)



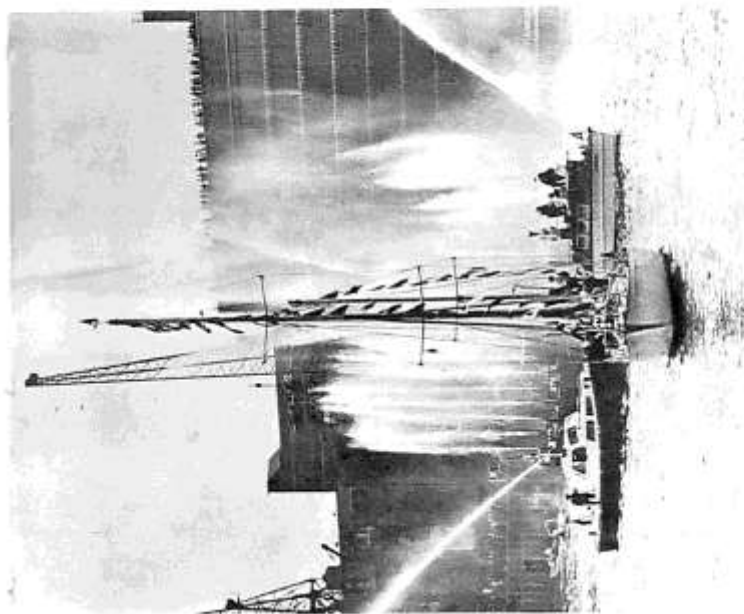
Un avion tip «Gipsy Moth», același model ca cel cu care în 1929—1930 am evoluat în al Joliea zbor solitar Anglia—Australia, escortând ambarcația «Gipsy Moth IV» de la Plymouth la Londra. C.S. Doques.



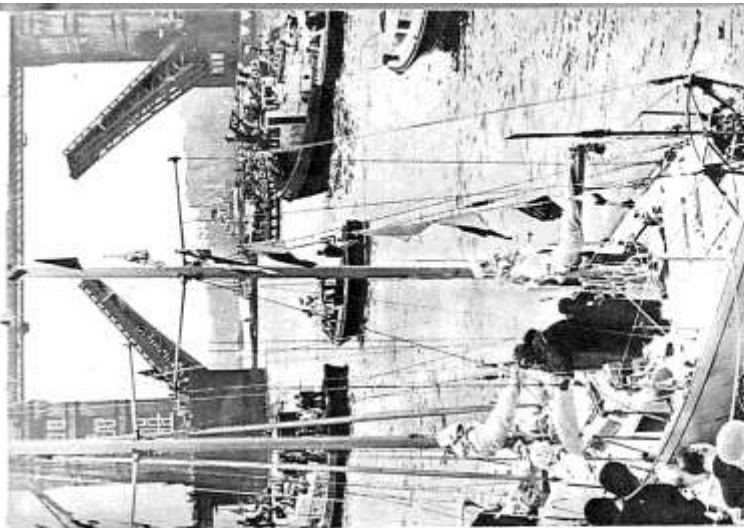
Maiestaten Sa Regina Angliei la Greenwich după ceremonia acordării titlului
de Sir / *Press Association Photos*



La 7 iulie Majestatea Sa vizitează pentru 10 minute ambarcația «Gipsy Moth IV» (*Press Association Photos*)



Navele pompierilor de pe Tamisa salută pe «Gipsy Moth IV», cînd se apropie de Tower Pier, Londra (*Press Association Photos*)



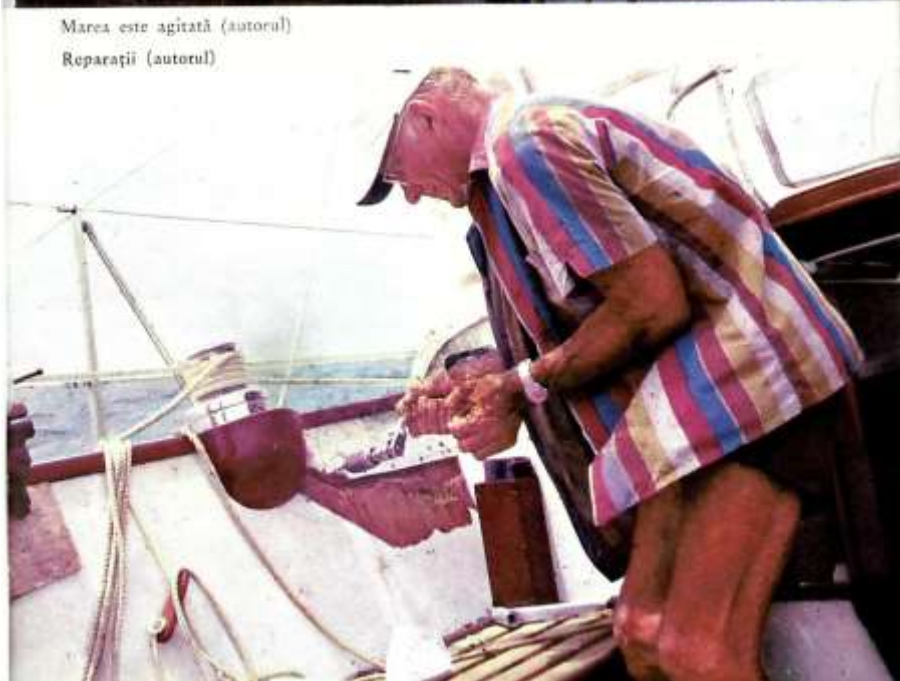
Susiree la Tower Pier (*Press Association Photos*)



Răspund aclamațiilor miilor de londonezi (*Press Association Photos*)



Marea este agitată (autorul)
Reparații (autorul)





Sosirea la Plymouth, 28 mai 1967 (*John Rieder, „Life”, 1967*)
Cereemonie la Greenwich (B.I.P.A.)



Ca să fiu sincer, cred că cine se aventurează cu un iaht în zona „Roaring Forties” face o mare prostie; era un lucru pe care-l știam chiar înainte de plecarea în călătorie. Consideram însă că o astfel de călătorie era una dintre cele mai interesante experiențe care se pot întreprinde într-o viață și aș fi regretat toată viața dacă n-o încercam. Am sărbătorit evenimentul cu șampanie Veuve Cliquot, dar n-am băut cu prea multă plăcere de unul singur.

Începând din acel moment, toate s-au schimbat, ca și cum a patruzecea paralelă ar fi fost o graniță vrăjită. Am și uitat că am avut nevoie vreodată să încălzesc în cabină și am scos la iveală hainele subțiri. Noaptea era minunată, cu cer senin; stelele străluceau atât de puternic încât jumătate din ele păreau a fi adevărate planete. Deși luna era numai la jumătate, la lumina ei am putut citi compasul de drum. (Tot mai aveam impresia că stelele sunt situate invers, obișnuit fiind să le privească în emisfera nordică).

O dată cu schimbarea climatului, toate se transformau. Am zărit la capătul pupei un fel de panglică transparentă, irizată, reflectând lumina; era un pește lung de 7 inches, primul pește zburător pe care-l întâlneam în Atlanticul de Sud. Am coborât în cabină să caut o bucată de pânză în care să-l prind; când m-am întors, dispăruse.

Mă aflu în zona, lată de 1200 mile, bântuită de vânturi variabile, cuprinsă între zona cu vânturi dominante din vest, din sudul celei de-a patruzecea paralelă și zona alizeelor de nord-est, care se află la nord de paralela de 20°. Vântul varia nu numai în ceea ce privește direcția, dar și ca viteză, obligându-mă să tot ridic și să cobor velele. Pentru fiecare situație a vântului „Gipsy Moth” necesita o anumită suprafață velică, nici mai mare, nici mai mică, și diferite alternanțe de vele pentru fiecare tărie și direcție a vântului; era o muncă extenuantă. La 7 aprilie mă aflu la jumătatea zonei de variație a vânturilor, ceea ce mi-a dat mult de furcă. Timp de trei zile am înfruntat o furtună potrivnică și de două ori am fost obligat să mă îndrept spre sud, sau sud-vest, din cauza violenței mării. Într-o zi am trecut peste paralela de 30° și în ziua următoare am constatat că din nou mă aflu la sud de ea. Între furtuni, vântul nu înceta nici un moment de a vira și m-am spetit aranjând și schimbând velele. Se porneau și grenuri cu ploaie, unele întovărășite de vârtejuri violente de furtună lovind nava în plin și plecând velele aproape de suprafața apei, înainte ca eu să fi ajuns să sar din cușetă. Am amenajat un dispozitiv care, în caz de urgență, îmi dădea posibilitatea să pun nava să navigheze cu vânt din pupă.

La un moment dat am avut impresia că navigam printr-o aglomerație de mici cicloane. Direcția vântului făcea turul rozei compasului, de la sud, prin est, la nord-vest. De obicei vântul sărea de la nord-vest la sud și dacă mă aflu în acel moment în cabină, se mascau toate velele înainte de a fi ajuns în cocpit; aceasta mă obliga să fac o penibilă vîltă cu vînt din pupă pentru ca velele să primească din nou vîntul din partea cea bună. O serie de grenuri au deversat o cantitate formidabilă de apă de parcă se desfăcuseră baierile cerului. Am instalat dispozitivul pentru colectarea apei de ploaie tocmai la timp, căci în rezervorul de 40 galoane nu mai erau decât

4. Apa a curs atât de repede în rezervor încât nici n-am observat că s-a umplut; cred că ploaia era în stare să umple întreaga navă! Prima apă colectată pe velă avea gust sălcii, dar nu m-am îndurat s-o arunc; mi-am spălat cu ea patru cămăși și două pijamale, deși nu vedeam cum am să reușesc să le usuc.

La 7 aprilie, la miezul nopții m-am pomenit navigând înapoi spre Capul Horn, cu 8 noduri. Nu puteam întreprinde nimic, căci era periculos să încerc să pun nava cu vânt travers. M-am resemnat și am hotărât să mă culc, sperând că lucrurile se vor îndrepta până mă voi trezi. A doua zi dimineața vântul sufla încă cu tăria 7-8, dar pe cerul înnoiruit se iveau, ici-colo, părți senine și mi-am spus că în curând vremea se va îmbunătăți. Se făcuse surprinzător de cald; în timpul micului dejun am fost tentat să-mi scot cămașa. Apa era și ea călduță; eram bucuros că terminasem cu frigul. Notam în jurnal: „La urma urmei, situația nu este prea rea. Mă cam răsfăț lamentându-mă că nu navighez destul de repede”.

Pe la miezul nopții următoare (8 aprilie) am ieșit în cocpit ca să reglez echea, în pielea goală, fără impermeabil. Cu tot vântul, nu mi s-a părut de loc frig, dovadă cât de caldă era vremea. Mai târziu, în aceeași dimineață, am ieșit pe punte să caut vreun pește zburător ca să-l prepar pentru micul dejun; uitasem că valurile enorme spălaseră puntea. Pe deasupra navei zbura în rotogoale o drăgălașă pasăre tropicală, albă ca zăpada, cu coadă lungă, dintr-o singură pană.

În aceeași zi mi-am pregătit „straturile” pentru a cultiva salată. Era o cultură foarte prețioasă, căci obțineam legumă proaspătă, dar trebuia să semăn mereu noi culturi. La început, cultura o făceam pe flanela, clar am constatat că mai potrivită era hârtia moale; descoperirea era interesantă, căci smulgerea vechilor rădăcini din flanelă, ca s-o refolosesc, era o operație destul de plicticoasă.

Apoi am scos apa din postul provă; neputând să dorm, am făcut această operație la miezul nopții de 8 - 9 aprilie. Peretele etanș al postului provă era un element de siguranță dar în același timp, din cauza lui se păstrau acolo toate infiltrațiile de apă pătrunse și numai prin sifonare reușeam să le evacuez. Am introdus în post o țeava lungă cam de 8 picioare, am îndoit-o și am fost obligat să stau cu capul culcat pe podeaua cabinei ca să aspir prin capătul țevii, până când a început să vină apă. Dar cum încetam aspirația se oprea și apa. M-am străduit timp de o oră, fără succes. Am ajuns la concluzia că țeava era înfundată sau ca avea vreo spărtură; am înlocuit-o cu o țeavă nouă și de la prima încercare a mers admirabil. Am fost bucuros văzându-mă scăpat de cantitatea mare de apă aflată în postul provă. Eforturile de la miezul nopții mi-au fost răsplătite cu doi pești zburători, tocmai buni de pregătit pentru micul dejun.

11 aprilie era ziua de naștere a Sheilei; în ultima legătură-radio cu Buenos Aires aranjam, pentru această ocazie, să obțin o legătură directă cu postul Londra G.C.N₄, cu speranța că pot transmite un mesaj Sheilei. În linie ortodromică, Londra se afla la 4700 mile distanță, considerabilă pentru emițătorul meu Marconi-Kestrel de 75 W; am reușit totuși să-l aud perfect pe operatorul de la Londra și i-am transmis mesajul. Am primit și de la Sheila un mesaj în care spunea că de ziua ei

se gândea la mine și că în seara aceea, împreună cu Giles erau invitați la Edward și Belinda Montagu, care își serbau și ei aniversarea căsătoriei. Foarte fericit că am stabilit legătura-radio cu Londra, am notat în jurnal: „Este meritul telecomunicațiilor britanice și al firmei Marconi.” Aș fi vrut să transmit un mesaj mai lung, dar în mijlocul operației „Gipsy Moth” a ajuns cu velele mascate și cum în asemenea condiții nu vreau să las cârma automată cuplată la eche, am încheiat convorbirea pentru a ieși pe punte.

Ziua de naștere a Sheilei a mai fost marcată și printr-un alt eveniment: la 21 h 45' am încheiat înconjurul lumii, trecând prin același punct din prima parte a călătoriei. Evenimentul era emoționant, căci în 1931 mai încercasem o dată înconjurul lumii în hidroavion și eșuasem. În prima parte a actualei mele călătorii am trecut prin acest punct de încrucișare la 3 octombrie trecut, 8 h 14', realizând deci înconjurul complet al lumii în 190 zile, 13 ore și 30 de minute, sau șase luni, opt zile, 13 ore și 30 de minute. Aceasta însemna doar cu cinci zile mai mult decât jumătatea duratei de timp în care Vito Dumas obținuse anteriorul record de durată al înconjurului solitar al lumii, realizat de el într-un an și șapte zile; bineînțeles, atât realizarea lui Vito Dumas, cât și a mea includeau timpul de ședere în porturi. La rândul lui, recordul lui Vito Dumas reprezenta jumătate din recordul de durată realizat anterior de vreun navigator solitar în jurul lumii. Sunt deci îndreptățit să fiu mândru de înjumătățirea recordului, realizată de mine⁸⁹.

Această zonă a calmului tropical este oribilă!⁹⁰ Jurnalul meu de bord este plin cu observații desperate :

„Poți să înnebunești ușor în aceste «Horses Latitudes». Îndată ce cobor în cabina pentru a nota în jurnal o schimbare de vele, vântul a și abătut nava de la drum, de exemplu, cu 60° și trebuie s-o iau iarăși de la capăt.

⁸⁹ Se cuvine însă să recunosc că față de Vito Dumas am avut un mare avantaj, fiind echipat cu cârma automată. Când dispozitivul meu automat s-a avariat, viteza realizată în vânt a scăzut: în ultimele 2758 mile spre Sydney, parcurse fără cârmă automată, am realizat o medie zilnică de 102 mile, în comparație cu 142 mile pe zi realizate anterior. Nava lui Vito Dumas, „Legh II”, era mult mai mică decât „Gipsy Moth IV”, fapt ce nu constituie un avantaj pentru mine, căci dacă nava lui era prea mică, a mea era prea mare. Este sigur că „Gipsy Moth” și eu personal am fost mai bine echipați; pe de altă parte, sunt, probabil, unii care consideră că Vito a avut asupra mea avantajul de a fi fost mai tânăr (cum astăzi este cu un an mai tânăr decât mine, a avut deci 42 ani când a înconjurat lumea); nu sunt însă complet conving de acest avantaj. Comparațiile nu sunt întotdeauna juste. Trebuie să spun că-1 socotesc pe Dumas ca pe un navigator de seamă și cartea lui *Alone through the Roaring Forties* (*Străbătând solitar zona „Roaring Forties”*) o citesc și astăzi cu tot atât interes ca înainte de plecarea mea în călătorie cu „Gipsy Moth IV”. — N. A.

⁹⁰ În engleză, zona este denumită „Horses Latitudes” (Latitudinile cailor), o amintire sinistră a vechilor navigații pe veliere. Străbaterea acestei zone dura atât de mult, încât caii (și alte animale) transportați ca încărcătură pieureau acolo, de obicei din cauza lipsei de hrană și de apă. — N. A.

Oare un geniu rău al acestor «Horses Latitudes» și-a pus în cap să nu mă lase să dorm? Abia mă întind în cușeta și încerc să dorm, că se și întâmplă ceva care îmi reclamă prezența. Iată, chiar acum velele s-au mascat din nou; cum dracu reușește nava să ajungă în această situație?

Mi-ar trebui un creier de cauciuc. Când nava este cu murele la babord, indicatorul instalat în cocpit pentru a-mi semnala direcția vântului arată o diferență de 20° față de cel instalat în cabină, deasupra cușetei de veghe.“

Aproape pe toată durata unui parcurs de 1000 mile m-am străduit să înfrunt vântul, nerăbdător să ajung în zona alizeului de sud-est. Eram însă bucuros că puteam sta pe punte la provă, sub bătaia razelor soarelui și a stropilor de apă aduși de vânturi; m-am pomenit chiar fredonând o melodie! Când coboram de pe punte în cabină, aveam impresia că intru în cuptor.

După Hărțile pilot S.U.A., la 12 aprilie mă aflu la 300 mile sud de limita zonei alizeului de sud-est. Dar harta Amiralității britanice (nr. 2202 A) era mai optimistă, indicând limita sudică a aceluiași alizeu la numai 60 mile nord de poziția în care mă aflu. Mi-am spus : „În orice caz, nu mai este mult până acolo", și mi-am oferit un păhărel. Simțeam, în sfârșit, o mare satisfacție că mă îndreptam spre nord, dar condițiile erau încă destul de grele. La o înclinare de 30° nava era izbită de valuri și zgâlțâită îngrozitor și îndată ce înclinarea sporea ceva mai mult, „Gipsy Moth“ venea cu cârma sub vânt, galopa cu 8 noduri, intrând sub vânt cu 40°. Întotdeauna când se întâmpla astfel pierdeam mult timp ca să readuc nava la cap și deseori eram obligat să reiau întreaga bătaie a reglării velor.

Noaptea de 12 aprilie a fost admirabilă. Venus strălucea deasupra secerii Lunii. Cerul era plin de stele. Cele mai strălucitoare trasau dăre de lumină reflectate pe suprafața netedă a mării; niciodată nu mai văzusem asemenea revărsare de lumină; credeam că doar planetele puteau să realizeze acest efect strălucitor. Mai târziu, delectare suplimentară, vântul s-a inversat suficient ca să-mi permită să abat cu 10°; alura navei devenise mult mai plăcută, dar întotdeauna m-am temut ca nu cumva cu această abatere „Gipsy Moth" să ajungă la 40°.

13 aprilie a fost o zi mare: m-am tuns și m-am bărbierit (este sigur că talentele mele în materie nu l-ar impresiona pe frizerul meu londonez). Din nou mă aflu în calm, dar după Amiralitatea britanică trecusem de limita medie sudică a alizeului de sud-est și așteptam cu nerăbdare să înceapă, într-adevăr, acest alizeu. În afară de lipsa vântului, condițiile erau splendide. În zori, mă bucuram de raza caldă de soare ce-mi cădea pe față, trezindu-mă, iar noaptea nu mai eram nevoit să îmbrac veșminte groase când ieșeam pe punte ca să schimb velele; ieșeam numai în pantofi, cu șapcă și centură de siguranță. Am profitat de condițiile prielnice de navigație pentru a mai verifica proviziile și a curăța mucegaiurile.

În acea noapte, la 21 h 15', notam în jurnalul de bord :

„Cred că am ajuns în zona alizeului. Am executat volta și pe suprafața apei, lucie ca sticla, se văd mișcându-se un fel de bule. Navighez cu vânt din sud-est!

Lochul a început și el să înregistreze, așadar am pornit-o! Evenimentul merită a fi sărbătorit, de exemplu, cu o sticlă de șampanie australiană; numai de ar continua așa !“

Din nefericire, la amiaza următoare eram obligat să notez : „Alizeul de sud-est, de care m-am bucurat atât, s-a și terminat. Azi dimineată am navigat mai mult cu vânt din nord-vest sau din vest.” Tot azi dimineată am avut un vizitor: un rechîn lung de 6 picioare a înotat în jur, aproape de navă. Avea înotătoarele laterale foarte dezvoltate, poate a fost un câine-de-mare⁹¹. Era atât de cald încât am făcut un duș pe punte cu câteva găleți cu apă. Mi-a dat multă bătaie de cap reparația luminii compasului de drum; conexiunile și fișele erau corodate în mai multe locuri. Este surprinzător că fabricanții respectivi nu au utilizat fittinguri rezistente la acțiunea corozivă a apei de mare; asemenea fittinguri sunt obiecte mai simple decât un aparat de fotografiat și filmat sub apă, care a fost fabricat cu rezultate excelente.

„Gipsy Moth“ este pornită să-mi facă în ciudă; de fiecare dată când o las cât de puțin de capul ei, o apucă imediat spre vest; dacă nu reușea lăsându-se dusă de vânt, o făcea intrând în vânt. Se comporta ca un cățel zburdalnic care o ia razna îndată ce îl scapi din ochi.

Am renunțat să repar lumina compasului de drum. Nu am nici electrozi pentru sudură, nici lampă de lipit și din cauza salturilor navei nu pot fixa firul la dulia lămpii. Am hotărât că este mai practic ca de câte ori am nevoie să atârî o lampă portativă deasupra compasului.

La 15 aprilie, după numeroase false alarme, s-ar părea că, în sfârșit, am intrat în zona alizeului. În noaptea aceea am revăzut cu emoție Ursa Mare, pentru prima dată de când navighez spre casă.

A doua zi „Gipsy Moth“ depășea a 10 000-a milă parcursă de la plecarea din Sydney. Am notat în jurnal:

„Ar trebui să fiu mândru ca un cocoș, și când colo mă simt cam dezamăgit, îngrijorat și nostalgic. Mai am de parcurs încă 5200 de mile (de fapt 5500, dar nu știam încă), deci până acum am făcut numai două treimi din călătoria de întoarcere. Pe o asemenea distanță, cât mai am de parcurs, multe necazuri se mai pot ivi. Mi se pare că am plecat de acasă de multă vreme și că mai am cale lungă până să ajung înapoi; acest simțământ este desigur o slăbiciune. Între timp, navigația este o adevărată plăcere: drept din față, secera lunii mă privește prin fereastra cabinei.”

La 18 aprilie am notat:

„Mă simt cuprins de o lene teribilă, dar mă bucur că navighez în condiții bune, că mă odihnesc și că am perioade de răgaz. Este o adevărată fericire să poți sta în

⁹¹ *Acanthias vulgaris*, rechîn de talie mică. — N. T.

cocpit, la soare, sub adierea unei brize calde, să privești marea, cerul și velele, să meditezi! Am încă multe treburi care-și așteaptă rândul, dar n-am chef de nimic și acționez numai atunci când sunt absolut obligat. Pătrarul lunii mă supraveghează prin luminatorul cabinei. Păcat că în trei zile am și parcurs jumătate din zona alizeului; m-aș împăca grozav, chiar paisprezece zile, cu acest gen de viață. Azi am consumat două loturi cultivate de frunze tinere de soia pentru a prepara o salată, iar restul l-am fiert; cultura ajunsese la 6 inches înălțime. Din nefericire, pe cele fierte nu le-am putut mânca, fiind prea tari.”

Probabil că mi-a fost rușine de lenea pe care o consemnasem în jurnal, pentru că trei ore mai târziu adăugam în jurnal:

„De când am scris ultimul pasaj am reparat obturatorul aparatului de fotografiat, care nu mai funcționa; am deblocat pompa de apă dulce, înțepenită; am umplut cinci sticle cu petrol lampant; am umplut cu alcool recipientul primusului, dintr-un nou bidon; am pregătit un grafic pentru corecțiile cronometrului și ceasornicului; am reglat de trei ori velele pentru situația de calm în care mă aflu și mi-am oferit două foarte bine venite ginuri roz.“

În dimineața următoare am avut parte de un minunat mic dejun compus din patru feluri: marea mi-a oferit un pește zburător, la care am adăugat un grepfrut, cartofi prăjiți cu ouă jumări și trei felii de pâine integrală cu miere și marmeladă. Ziua a corespuns cu ceea ce consider ca ideală pentru navigație. Nu m-am îndurat să părăsesc cockpitul; puteam sta acolo ore întregi, gândind la cele trecute și la cele viitoare, în timp ce atmosfera caldă îmi încăldea trupul iar soarele mă înviora. „Gipsy Moth“ naviga cu o viteză destul de buna, aproape fără să-mi dea bătaie de cap. Era foarte cald sub soarele de amiază, dar câteva găleți cu apă de mare m-au răcorit admirabil. După amiază am făcut ordine în lăzile cu fructe și legume. Am fost plăcut surprins de cât de puține se stricaseră: doar cate o bucată sau două din fiecare provizie de fructe. N-a putrezit decât un singur cartof, dar, ce miros și câtă murdărie a făcut! M-am mirat că nu i-a stricat și pe ceilalți; erau cartofi australieni, de calitate excelentă, cum nu se mai găsesc astăzi în Anglia.

În acea după amiază, umblând cu picioarele goale, mi-a intrat în călcâi un ciob de sticlă. Era încă o urmare a șavirării navei în Marea Tasmaniei; probabil că a stat prins pe undeva și abia atunci a căzut pe podeaua cabinei. Găseam mereu bucăți de sticlă, în cele mai neașteptate locuri.

La 21 aprilie am ieșit din zona alizeului de sud-est și am intrat în zona calmului ecuatorial. Eram prins într-un curent mergând spre vest cu viteze între 1/2 și 2 noduri. Acest curent este despicat în două de ieșindul nord-estic al coastei Americii de Sud: jumătate coboară de-a lungul coastei, spre Buenos Aires, iar cealaltă jumătate o ia în sus, spre Antile.

Am fost dezamăgit că n-am avut parte decât de cinci zile de navigație bună sub

alizeul de sud-est, dar în acest timp „Gipsy Moth“ a realizat 818 mile, adică o medie zilnică de 163 1/2 mile.

Seara am ascultat din nou muzică înregistrată de Giles. Ascultam muzică pentru prima dată în această parte a călătoriei; ultima oară ascultasem când am ajuns în zona „Roaring Forties“ călătorind spre Sydney dar pentru că m-am întristat n-am mai ascultat muzică de loc. Acum, în drum spre casă, e altceva.

În a doua zi de calm ecuatorial, performanța zilnică a fost doar de 83 mile; în majoritatea timpului — de două zile — nava abia se târa. Două medii zilnice mizerabile mi-au spulberat iluziile unei săptămâni de realizări interesante; sperasem să parcurg 1150 mile, dar am realizat doar 1004 mile.

Duminică 23 aprilie am vrut să coc pâine, dar s-a ivit în față un monstruos nor albastru-negru, promițător de gren cu ploaie; am așteptat deci să văd ce va deveni monstrul. A trecut de la nord spre nord-vest, apoi spre vest, apoi spre sud și de acolo s-a dezlănțuit asupra mea. Tocmai când am pus aluatul la dospit, a început și ploaia. Grenul a ocolit nava trecând spre vest, apoi s-a îndreptat iar spre sud și când am socotit că scăpasem am băgat pâinea în cuptor. Grenul s-a îndreptat imediat spre nord năvălind asupra navei ca pisica asupra șoarecelui. Grenul a adus cu el vântul iar cerul părea că s-a golit de toată apa conținută. Am fost obligat să închid bocaportul și tambuchiul ca să evit o inundație. Din cauza primusului încins, în cabină căldura devenise îngrozitoare. În cea mai rece parte a cabinei erau 87°F (peste 30°C). Cel puțin m-am ales cu pâinea coaptă.

16

În zona alizeelor și a calmului ecuatorial

Am trecut ecuatorul luni, 24 aprilie de dimineață, la 3 h 30', prea devreme ca să sărbătoresc evenimentul. Începea zona calmului ecuatorial, cu lungi perioade liniștite, cu vânturi slabe din toate părțile, intercalate cu averse puternice.

La amiază mă aflam la 21 1/2 mile la nord de ecuator. Căldura era toridă. La fiecare oră îmi făceam dușuri cu găleți întregi de apă. Podeaua cocpitului îmi ardea tălpile picioarelor goale; trebuia mai întâi să o răcoresc ca să pot păși.

Am sărbătorit trecerea ecuatorului cu un pint de bere scoasă din butoiușul de chilă, închinat în cinstea lui Neptun, tatăl zeilor; speram că-mi va purta noroc. Întotdeauna trebuie să te pui bine cu cel ce-ți poate fi de ajutor. Pentru solemnitatea evenimentului, „bărbierul de la bord“ a mai făcut o experiență pe coafura mea.

În călătoria mea prin zona alizeului aveam mereu în față obsesia unui țarm, care, de fiecare dată îmi provoca un adevărat șoc nervos, căci alt pământ mai apropiat decât Insula Fernando de Noronha situată la 350 mile spre vest și stâncile St. Pctcr și St. Paul, aflate la 200 mile spre babord, nu exista. Cred că fenomenul se datora unei vizibilități excepționale și că în realitate vedeam partea de deasupra a unor nori foarte depărtați, joși, sub orizont, care imitau perfect conturul unei coaste.

Continuam să navighez încet spre nord. Fiecare milă parcursă spre nord, în calmul ecuatorial, face cât 5 mile străbătute oriunde în altă parte. Ploaia cădea la diferite intervale, sub formă de averse tropicale, cu răpăit de furtună pe acoperișul cabinei. Schimbările neîntrerupte de vânt erau foarte obositoare; am găsit în jurnal următorul pasaj scris în noaptea de 25 aprilie: „Ducă-se dracului toate, și voi încerca să dorm!“ La amiază am constatat totuși că străbătusem 142 1/2 mile, ceea ce însemna o performanță excepțională pentru calmul ecuatorial. Am verificat nivelul în rezervorul de 40 galoane și am constatat că în 19 zile am consumat 20 galoane de apă dulce, așa că am hotărât să-l umplu cât timp mă mai aflam în zona de grenuri cu ploaie.

Nu se mai vedea bine imaginea soarelui în oglinda dezargintată a sextantului, așa că am hotărât să folosesc micul sextant de avion pe care mi l-a dăruit Maria

Blewitt⁹², în 1945, după terminarea războiului. Aparatul era foarte ușor de mânuit la bordul unui mic iaht, unde este loc foarte puțin și am fost mulțumit de el. Avea un singur neajuns: se citea greu altitudinea pe scală; cred că și Maria a remarcat acest defect.

Îmi lipsea mult Harta pilot pentru Atlanticul de Nord, pe care am uitat s-o iau cu mine. După Hărțile Amiralității britanice mă și aflam între limitele de primăvară (martie) ale zonei alizeului nord-est, dar încă la 600 mile sud de limitele de vară (august). Așteptam cu nerăbdare alizeul.

În timpul unui gren care a venit însoțit de ploaie, am conectat ghiul la rezervorul de apă dulce nr. 2. Ploaia a fost atât de puternică, încât ghiul nu prididea să preia toată apa, care curgea pe punte făcând mare zgomot.

De-a lungul celor 24 000 mile de navigație realizate până la 26 aprilie, în afară de peștii zburători am mai văzut doar un singur alt pește. La 26 aprilie am văzut însă mii și sute de mici toni. Făceau tot felul de sărituri în afară din apă, de la săgetări verticale, până la curbe lungi, joase. Doi s-au încrucișat în aer, îndreptându-se în direcții opuse. Vreo douăzeci de păsări, cenușii, cu aripi și cozi ascuțite semănând cu porumbelii și zburând la fel ca ei planau țipând și plonjau în apă la 10 picioare depărtare de navă. Apăruseră pe la ora 11 și au stat în jurul navei vreo șase ore. Cred că „Gipsy Moth“ era punctul de atracție a peștilor și păsărilor. Se adunau parcă, toate, de-o parte și de alta, precum și înaintea navei încât nu mai zăreai urmă de pasăre pe tot întinsul mării. Poate că toate acele vietăți se hrăneau cu peștișorii ce mișunau în jurul lui „Gipsy Moth“ crezând că și ea este, poate, o balenă.

Eram obligat tot timpul să inventez câte ceva pentru a înlocui un dispozitiv defect sau pentru a ieși din vreo încurcătură. Mereu eram la masă, clar multă vreme nu am reușit să-mi imaginez un mijloc de a fixa revista pe masa cu suspensie cardanică din fața scaunului. Suprafața mesei era de numai 12 1/2 X 17 1/2 inches. Deodată am avut o idee: am desfăcut paginile revistei și am pus pe masa câte una singură, la rând. Acest aranjament mi-a dat posibilitatea să citesc cu interes și plăcere suplimentele colorate ale ziarelor de duminică pe care le-am adunat cât timp am stat la Sydney. Apoi, trebuie să mai spun că a citi un text așezat pe o masă cu suspensie cardanică, în continuă mișcare, este un admirabil exercițiu pentru ochi.

Uneori am asistat la spectacole ciudate. Chiar înainte de traversarea ecuatorului mi s-a părut că „Gipsy Moth“ naviga pe o suprafață puțin înclinată, anume, urcând în pantă. Pe moment, n-am dat atenție acestei impresii, dar când m-am aflat la 240 mile nord de ecuator, am făcut aceeași observație. De astă dată am avut impresia că marea se ridica în pantă, în toate direcțiile, ca și cum mă aflam în centrul unei farfurii adânci.

⁹² Maria Blewitt a condus iahturi în cursa Fastnet și în alte curse oceanice; este autoare de manuale de navigație cu vele. — N. A.

Navigam liniștit prin zona calmului ecuatorial, ca pe o cale rezervată doar pentru mine. La 26 aprilie seara, briza a virat la nord nord-est și a doua zi la amiază am fost sigur că am ajuns în zona alizeului de nord-est; a început cu o briză slabă, admirabilă pentru navigație, cu singurul cusur că era înceată. Am pus lochul în partea de tribord a navei, căci nu mă mai așteptam la o virare în următoarele 1400 mile. Pare-se că bătrânul zeu Neptun a fost impresionat de omagiul adus la trecerea ecuatorului, așa că am mai scos bere din butoiș și am băut iarăși în sănătatea lui, sperând să-mi aducă mai departe noroc.

Nu aceleași satisfacții le-am avut în activitatea mea culinară. Mi-am preparat o budincă, la care pofteam de mult, dar când a fost gata, un acces de rău de mare mi-a stricat tot cheful. Apoi m-am apucat să coc pâine. A fost o nesocotință din partea mea să încep operația seara deoarece curând m-a cuprins somnul; abia mai puteam ține ochii deschiși, dar a trebuit să păzesc pâinea blestemând, timp de o oră! Nu înțelegeam de ce aluatul rămăsese necopt în interior, la partea de jos; așa ceva mi se întâmpla pentru prima dată. Pe deasupra, însă, pâinea era bună deși întotdeauna îmi fusese teamă că tocmai partea de sus a cuptorului nu era suficient de caldă. Mai de grabă cred că cuptorul a fost prea încins și că s-a copt mai repede coaja de jos a pâinii, întărindu-se atât de mult, încât miezul a rămas crud.

Aveam mare poftă de pește proaspăt. La 28 aprilie am mai găsit pe punte doi pești zburători, prinși sub o velă strânsă pe puntea-prova. Fără îndoială, cădeau la bord mulți pești, dar erau luați de valuri. Pentru a-i reține am instalat o bucată de plasă cu ochiuri dese de-a lungul bordului sub vânt al punții provă; sistemul a dat rezultate. A doua zi de dimineață am găsit doi pești zburători, care altfel ar fi dispărut. Nu erau mari — cam de 7—8 inches, — tocmai buni pentru o masă. Cred că peștii zburători conțin unele substanțe importante pentru hrană, absente în peștele conservat.

La 29 aprilie am terminat ouăle (să zicem) proaspete și am mâncat ultimul grepfrut; mi-au mai rămas doar o lămâie și o portocală. A fost de mirare că fructele au durat atâta vreme, în condiții atât de dificile de umezeală, de mișcări violente și de căldură. Pe de o parte am fost bucuros că s-au terminat ouăle pentru că în ultimul timp deveneam nervos de câte ori desfăceam unul. Multe se spărseseră în șavirarea de după plecarea de la Sydney și aproape toate aveau pete de mucegai pe coajă, din cauza umezelii persistente în dulapuri; în general însă conținutul era încă bun.

Am consumat și ultimele brânzeturi. În cabină era un miros din ce în ce mai urât, pe care l-am atribuit mai întâi fructelor sau legumelor intrate în putrefacție. La o verificare mai atentă am constatat că nu aceasta era cauza, mai ales că mirosul devenise și mai greșos, accentuându-se de câte ori mă mișcăm prin cabină. În sfârșit, am descoperit că provenea de la cinci bucăți de brânză închise într-o cutie de material plastic; un rolou cu hărți căzuse pe cutie, capacul se deschisese și mirosul se împrăștiase în toată încăperea. Bucățile de brânză nu mișunau de viermi, dar înotau într-un fel de zeama. Îngreșoșat, n-am știut cum să le arunc în mare. O altă bucată de brânză înfășurată în pagini din periodicul „Illustrated London News”

avea încă gust bun, dar cam mirosea, așa că a urmat soarta celorlalte bucăți: peste bord, spre bucuria peștilor zburători.

Era pe sfârșite și provizia de motorină, regretam că nu am luat mai multă. Seara am vrut să instalez o lumină în greement, căci mă aflam pe ruta cargourilor ce navigau între New York și Cape Town; pentru a economisi curent electric am instalat un felinar de vânt cu petrol lampant, fabricat la Hong Kong de o firmă americană. Când l-am fixat la straiul din pupă flacăra pâlpâia nebunește în vânt și n-am crezut că va rezista aprins mai mult de 30 secunde; de fapt, vântul nu a reușit niciodată să-l stingă.

În noaptea aceea am notat în jurnal:

„Mare eveniment! Am văzut pentru prima dată Steaua Polară. Teoretic, trebuia să fie vizibilă de când trecusem ecuatorul, dar până atunci norii și ceața mă împiedicaseră s-o văd. «Gipsy Moth» tresaltă tot timpul; am fost obligat să întrerup trasarea drumului pe hartă, căci nu puteam ține nemișcate ghearele compasului.”

Perioada de buna dispoziție a fost urmată de noi necazuri produse de durerile din cotul drept; mi-era teamă de o fisură a osului. Mi-am făcut curaj ungându-mă cu tinctură de arnică. Durerea nu mă lăsa să dorm și am descoperit ca se mai liniștea când țineam cotul deasupra capului; din păcate însă, îndată ce adormeam brațul îmi cădea pe obraz și mă trezea.

Mai târziu am constatat că brațul nu mă durea atunci când trăgeam ceva cu mâna lovită, sau când mă susțineam de ceva, lucru foarte curios. În schimb, mă durea când împingeam ceva cu mâna sau chiar cu un singur deget. Am bandajat totul cu o fâșie de tifon lungă de 4 yarzi și durerea a mai cedat.

Numai la gândul consecințelor pe care puteau să le aibă o fractură mă apuca amețeala. A fost o zi groaznică. În afară de necazul cu brațul îmi era rău de parcă aș fi fost otrăvit; abia mă țineam pe picioare, aveam amețeli și îmi vâjâiau urechile. După o treaba cât de neînsemnată trebuia să mă întind pe cușetă din cauza oboselii. Am reușit totuși să fac tot ceea ce era necesar, blestemând și bombănind; de altfel, cifra realizată a fost frumoasă; 182 1/2 mile. Brusc, după amiază am descoperit de ce mă simțeam atât de rău: șampania australiană, era de vină; de fiecare dată aveam o stare proastă, iar uneori credeam că aveam un acces de rău de mare. Noaptea trecută băusem o jumătate de sticlă de șampanie. La urma urmei. O jumătate de sticlă însemnau doar două pahare, totuși mă simțeam realmente bolnav, parcă eram intoxicat. Cred că șampania era alterată. Toată ziua de 30 aprilie mi-a fost încă teribil de rău, cu vâjâituri în urechi și cu senzația ciudată că eram pe cale de a pluti în aer. Am luat o linguriță de bicarbonat de sodiu dizolvat în apă, cu speranța că-mi voi reveni. Ziua de 1 mai nu a fost mult mai bună, dimpotrivă, una dintre acelea în care toate îți ies pe dos. Peștele zburător preparat pentru micul dejun l-am ars, deși în interior a rămas crud; pe deasupra, a mai fost și prea gras. Pâinea era necoaptă cu toate că o lăsasem în cuptor 1 1/2 ore. Mă tot loveam în cotul bolnav,

mai ales pe treptele tambuchiului, când manipulam manivelele pompelor de apă de mare, de apă dulce și pentru golirea resturilor de la bucătărie, precum și de marginile ascuțite ale vinciurilor din cocpit. Am mai făcut și prostia de a încerca să forțez manivela de terțarolare a ghiului veleii mari; dispozitivul se înțepenise și făcând un efort puternic pentru a roti manivela, am scăpat-o și m-a lovit groaznic tocmai în cot. Furios pe mine am scris în jurnal: „Sunt veșnic nemulțumit! Bine că sunt în stare să pompez apele și să manipulez vinciurile, nu trebuie să cer ca totul să funcționeze perfect. Slavă Domnului, mă pot servi destul de bine de braț și mă simt destul de în forma ca să iau micul dejun.”

Problemele navigației îmi dădeau de gândit. În locul unde mă aflam la 1 mai, soarele trecea aproape deasupra capului, la 30 minute de unghi față de navă, ceea ce corespundea cu 30 mile pe suprafața globului. În câteva minute trecea de la est, la vest. În 16 minute am executat cinci observații la soare și la amiază poziția estimată avea o diferență de o milă față de patru dintre aceste observații. Realizarea zilnică a fost frumoasă: 171 mile — adică 678 mile în patru zile — deci o viteză medie cu puțin peste 7 noduri.

Intoxicația (sau ce-a fost) m-a dat gata; toată ziua de 2 mai am stat culcat, încercând să dorm. Odihna mi-a făcut bine; era și timpul pentru că scara vântul s-a întetit, navigația mergând din ce în ce mai greu. Am îmbrăcat din nou pantalonii și puloverul, trist la gândul că s-a terminat vremea călduroasă. Trebuia să scot la iveală pijamalele și mai multe cuverturi. Am instalat din nou în greement felinarul chinezesc, fabricat la Hong Kong, înjurând copios de câte ori mișcările navei mă aruncau dintr-o parte într-alta. Felinarul era parcă miraculos : pâlpâia nebunește, dar rămânea aprins ori cât de tare sufla vântul sau se agita nava; dar asta nu era totul: dimineața nu reușeam decât cu greu să-l sting! În amurg am văzut un pește zburător trecând ca o pasăre, la 6 picioare distanță. Alți trei au apărut chiar în fața etravei, au cotit scurt în formație, ca să evite nava și au zburat sub vânt. Peștele zburător este admirabil prevăzut cu cele necesare de parcă ar fi realizat după un proiect foarte bine pus la punct.

„Gipsy Moth” naviga cu viteză în zona alizeului de nord-est. Marea era agitată: uneori vântul atingea 30 noduri. Nava era înclinată tot timpul spre babord, în medie cam cu 35°, ajungând uneori până la 55°. Douăzeci și patru de ore pe zi la această înclinare și marea agitată făceau extrem de neplăcută viața în cabină, eram însă hotărât să navighez la viteză maximă, să exploatez tot ceea ce putea da „Gipsy Moth”⁹³. Pentru a ajunge la viteza maximă cu vânt strâns, nava era obligată să ia o

⁹³ Pentru a avea o idee cât de neconfortabilă era viața la bordul navei „Gipsy Moth”, înclinați la 35° scaunul pe care ședeți și închipuiți-vă că trăiți în aceste condiții timp de nouă zile, pretutindeni, în bucătărie, în sufragerie și în dormitor; în plus, imaginați-vă, că în tot acest timp mai suportați și zdruncinăturile unei căruțe având roțile cu șine de fier și trecând numai peste bolovani. —N.A.

înclinare de între 20 și 45°. În valurile mari ale apelor antarctice nu îndrăzneau să o las să atingă acest unghi de înclinare la viteză maximă, căci un val ceva mai mare o putea face să șavireze. Dar aici, în zona alizeului, nu mă temeam de valuri excepționale. La 2 mai, realizarea zilnică a fost de 170, iar la 3 mai, de 188 de mile.

„Gipsy Moth“ lupta cu vremea rea, înfrunta valurile și intra în ambardee. Din cauza brațului dureros mi-a trebuit multă vreme ca să schimb focul de 300 cu cel de 200 picioare pătrate. Este surprinzător cât de multe lucruri îndeplineam cu acel braț, cu toate că sunt aproape ambidextru⁹⁴. Oricât de puțin foloseam brațul, acesta se resimțea; mai jos de cot apăruse o umflătură lunguiață, fierbinte la pipăit și foarte sensibilă⁹⁵. La 3 mai, la amiază, am constatat că îmi mai lipseau doar 164 mile ca să termin săptămâna cu o realizare de 1200 mile și - acțiune contra rațiunii - m-am dus să ridic vela de capă. Îndată, „Gipsy Moth“ s-a ambalat. Am notat în jurnal: „Cu această velă în plus, puntea sub vânt va ajunge să fie complet sub apa.“

Cu toată durerea din cot, a doua zi de dimineață am reușit să ridic vela mare, după ce am coborât vela de capă. Am rămas cu brațul bandajat; mă simțeam mai bine astfel și era mai ferit de lovituri. La amiază notam triumfător în jurnal: „Bravo! S-a făcut! Cu performanța de azi de 179 mile ajung la un total săptămânal de 1215 mile.“

Evenimentul merita să fie sărbătorit și împreună cu bătrânul Neptun am făcut din nou apel al butoiașul cu bere. Bătrânul merita să-l cinstesc, pentru că numai în condiții extraordinare, întâlnite o singură dată în viață, un navigator solitar poate să realizeze o asemenea performanță. Vântul era satisfăcător, fără a fi ca de obicei, însoțit de mare agitată; sufla din direcția convenabilă și, pe deasupra, aveam certitudinea că nici vântul, nici marea nu se vor înfuria brusc ca să pună în primejdie nava. Am scos un pahar de bere pentru Neptun și unul pentru mine; pe al bunului bătrân l-am deșertat în ocean, în sănătatea lui. (N-aș fi surprins ca, după această călătorie, să devină un obicei al familiei această bere Whitbread).

În luna aprilie navigasem aproape exact pe vechiul drum al cliperelor. Marea devenise de un albastru mai închis și la 5 mai „Gipsy Moth“ a început să traverseze printre lungi brazde de alge brune-gălbui, caracteristice Mării Sargasselor, orientate în sensul vântului. Mai dăinuia încă o briză slabă din nord, nord-est. Ajunsesem la limita zonei alizeului de nord-est (este mult mai frumoasă și mai expresivă denumirea franceză alizé, decât englezescul Trade Wind⁹⁶). Ma bucuram de ceea ce presupuneam a fi un ultim galop de navigație prin această zonă. La amiază, observația la soare mi-a confirmat încă o frumoasă realizare zilnică de 180 mile. De safranul cărmei automate s-a prins o masă de alge și nu știam cum să o îndepărtez. Nu puteam să o înlătur cu cangea din cauza presiunii mari a apei și

⁹⁴ Ambidextrie: capacitatea de a folosi ambele mâini cu aceeași îndemânare.- N. T.

⁹⁵ De fapt, aveam un hematom și două mici fisuri deasupra cotului. — N.T.

⁹⁶ Literal, *Trade Wind* înseamnă „Vântul comerțului”; desigur o reminiscență a vremurilor când velierele comerciale engleze foloseau acest vânt în călătoriile lor. — N. T.

m-am decis să încerc mai târziu, dacă nu se desprindea singură.

„Gipsy Moth“ a revenit la urâtul său obicei de a cădea sub vânt sau de a se situa chiar în vânt, oprindu-se. La ora 21 notam în jurnal:

„La dracu! Începând de la 14 h am tot reglat la vele. Îndată după prânz aveam chef să dorm. Până atunci nava mersese admirabil dar după aceea, cum mă întindeam pe cușetă și începeam să dorm, nava venea în vânt de cinci ori și dacă nu interveneam, se imobiliza. Tot trăgând scotele și agităndu-mă, brațul îmi este din nou foarte dureros.”

În timpul nopții m-am sculat să caut ceva codeină, căci durerile din braț nu mă lăsau să dorm. Am citit un capitol din cartea Tarka the Otter (Tarka, vidra), scrisă de vechiul meu prieten Henry Williamson. Este povestea despre vidra Tarka și o consider astăzi tot atât de interesantă ca atunci când a fost scrisă.

La 6 mai, la amiază, realizasem 175 de mile în ultimele 24 de ore. După masă am ieșit din zona alizeului, care a durat mai mult decât mă așteptam și mă afluam cu 200 mile la vest de Drumul cliperelor pentru luna aprilie. Cred că velierele așteptau până când încetau alizeele și apoi virau spre nord. În ultimele opt zile „Gipsy Moth“ a parcurs 1416 1/2 mile aproape în linie dreaptă. Aceasta corespunde unei viteze zilnice de 177 mile sau 7 3/8 noduri⁹⁷. A fost cea mai favorabilă perioadă pentru navigație și cu cea mai frumoasă vreme, din cursul călătoriei.

⁹⁷ Pentru comparație, „Pen Duick III“ cea mai rapidă navă în cursa Fastnet din 1967, pilotată de vechiul meu rival și prieten Eric Tabarly, a realizat o medie zilnică de 166 mile, întâlnind însă pe alocuri vânturi variabile. — N. A.

17

În sfârșit, o navigație plăcută!

În condiții de aproape calm am început un șir de nesfârșite volte cu vânt din pupa, apoi operații de reglare a velelor și a cârmei automate de fiecare dată când „Gipsy Moth” vira și își masca toate velele. Munceam din greu, dar vremea era splendidă. Stăm în cocpit privind soarele apunând într-o mare aproape neclintită, cu suprafața lucitoare. Ascultam muzică de Ravel și de Gershwin, înregistrată pe banda de magnetofon; nu-mi puteam dori ceva mai plăcut. La 7 mai, pentru prima oară după dublarea Capului Horn am întâlnit o navă: „Eso Winchester”. Spre disperarea mea am constatat că acel prim contact cu oamenii mă făcea să tremur de emoție; mi-am dat seama că trei luni de singurătate constituie un regim care lasă urme. Te comporți ca de obicei dar parcă o oarecare schimbare intervine în modul de gândire. Frumusețea și farmecul naturii se amplifică, privite parcă cu lupa și viața îți pare trăită din plin.

Prinsă în calm „Gipsy Moth” se târa cu două noduri sau chiar mai puțin, dar nu mă îngrijoram. Pe undeva, începea să-mi pară rău de apropierea sfârșitului călătoriei. Traversam încet printre brazdele de alge din Marea Sargasselor care se înfășurau pe safranul cârmei automate, abătând nava de la drum; o adevărată calamitate. Abia reușeam să le curăț de pe safran că se și depuneau altele, încetinind mersul navei și dereglând cârma automată.

La 10 mai am hotărât să înlocuiesc paleta cârmei automate cu cea luată de rezervă și depozitată în postul provă. Bănuiam că jocul mare al șuruburilor care o fixau pe ax producea tulburări în funcționarea dispozitivului. Am lucrat toată dimineața la această înlocuire, o operație foarte incomodă: un suflu de vânt ceva mai puternic îmi putea smulge paleta din mână. Dar norocul a fost de partea mea; marea a fost calmă, briza a slăbit și nu s-a întâmplat nici un accident. La amiază paleta cea nouă era montată și părea să funcționeze satisfăcător.

În aceeași zi, după amiază, am văzut un alt cargobot, departe, înapoia pupei, îndreptându-se spre nord-est; am notat în jurnal:

„În sfârșit, de când am instalat paleta cea nouă sunt liniștit în privința cârmei automate. N-am mai avut necazuri, cu toate că mă aflu în perioadă de calm aproape plat. Cred că paleta veche era prea grea din cauza contragreutății și a

lemnului suplimentar adăugat în urma reparației făcute la Sydney. Apoi, din cauză că găurile din lemn erau deteriorate și lărgite de știfturile axei, paleta era forțată să execute un arc destul de mare înainte de a putea acționa câtuși de puțin. Șurubul care traversa axul se rosesese și el, ajungând de grosimea unui băț de chibrit, iar când am încercat să-l extrag din cadrul de lemn, s-a rupt. Până la Plymouth mai sunt de parcurs 2164 mile. Degeaba m-am lăudat cu marea mea realizare pe opt zile; orice bătrân marinăr știe că nu-l poți lua la vale pe Neptun, fără răsplată! Iată rezultatul: doar 310 1/2 mile realizate în ultimele patru zile, și nici acestea în direcția convenabila; de multă vreme sunt în zonă de calm și nici o perspectivă să se termine curând !“

La 11 mai vremea nu se schimbase. În zorii zilei, marea părea ca pielea unsuroasă a unui imens monstru sub care freamătă viața. Mai târziu, în cursul dimineții, am observat că briza începea să încrețească slab suprafața apei și în scurt timp „Gipsy Moth“ a atins cinci noduri. Dar vântul își bătea joc de mine; am făcut voltă spre est, dar el m-a fugărit, silindu-mă să mă întorc până ce am ajuns cu capul navei spre sud. Am refăcut volta spre nord; vântul a revenit la direcția inițială și mă împingea spre nord-vest. Mă durea încă destul de tare brațul. Nu-mi place să iau medicamente, dar în noaptea aceea n-am avut încotro, am mai luat o codeină. Am constatat cu surprindere nu numai că mi-a alinat durerea, dar a doua zi de dimineață cotul arăta mai bine, aproape dispăruse inflamația.

M-am sculat mai târziu căci în timpul nopții, aproape oră de oră am ieșit pe punte pentru a regla velele. M-am apucat serios să pun în ordine cârma automată. Am fixat o bușe nouă la cel mai mare dintre cei doi rulmenți ai axei orizontale longitudinale. Pentru aceasta, am fost obligat să demontez mai întâi tot dispozitivul, iar cca mai dificilă operație a fost deconectarea safranului. Prietenii australieni care l-au reparat lucraseră cu mare precizie, dar între timp lemnul s-a umflat și nu am putut scoate safranul decât scobind lemnul. Operația era foarte dificilă: trebuia făcută în afara bordului pupei, fiind obligat să lucrez numai după pipăit, fără să pot vedea ce făceam. Am scos-o totuși la capăt. Nu mai spun cât am avut de luptat cu greutatea enormă a safranului. M-a ajutat mult vremea, care din fericire a fost calmă. După revizia întregului dispozitiv, am fost convins că va funcționa mai bine. În noaptea aceea scriam în jurnal:

„Nestatornica lună este iarăși sub Venus, cu vârfurile secerii în sus. Noapte minunată. Cu fiecare noapte steaua polară urcă tot mai sus pe boltă. Cu muzică și cu un rest de rom Baccardi noaptea aceea a fost una dintre cele mai plăcute din toată călătoria.“

Brațul mergea tot mai rău; la 14 mai, inflamația de la capătul cotului s-a înroșit, având aspect de furuncul sau de arsură. Era lungă de 3 inches, lată de 1 inch și

jumătate, tare ca piatra. De două ori am pus tinctură de amică, dar mi s-a părut că irită. Am reușit să trec noaptea fără să mai iau un calmant. Brațul era mai puțin dureros când îl lăsam atârnat peste marginea cușetei. După amiază, am întâlnit M/S⁹⁸ „Missouri” venind de la New York, care mi-a dat un ocol ca să mă vadă mai bine; am schimbat saluturi de sirene. Așteptam o acalmie ca să ridic velastraiul mare; imediat ce „Missouri” s-a îndepărtat, am executat manevra. Am scris în acea seară în jurnal:

„În ultima săptămână, — a cinsprezecea de când sunt pe mare — am avut cea mai mică realizare: numai 509 mile. De vină sunt zonele de calm și brizele slabe întâlnite în părțile anticiclonului insulelor Azore, făcând parte din sistemul de presiuni înalte din Atlanticul de Nord. După slaba realizare din săptămâna trecută, o binemerită răsplată: în ultima săptămână — a paisprezecea — am înregistrat cea mai bună performanță din toată călătoria: 1244 1/2 mile. Vremea a devenit destul de rece. După amiază și apa mării era rece; cred că am pătruns într-un braț al Gulf Streamului, coborând din nord-vest.“

Până la urmă vântul a devenit mai favorabil și la 15 mai „Gipsy Moth” naviga cu vânt din pupă, cu un foc ridicat pe scondru. Am căutat să-mi amintesc când am mai navigat ultima dată cu vânt din pupă; cred că a fost la Capul Horn. După multe mii de mile de navigație cu vânt strâns era o nespusă plăcere să navighez cu vânt din pupă.

Am cedat tentației de a mai lua o codeină, nu atât ca să-mi aline durerea brațului, cât pentru ca să dorm, căci durerea nu mă lăsa să mă odihnesc. Aveam teribilă nevoie de somn! Iată un extras din jurnalul de bord din dimineața următoare (16 mai), în care se explică motivul:

„8 h 25. De la 7 h 15' am executat pe punte următoarele: trecut gaiurile din provă și pupă de la scondrul din tribord la cel din babord, apoi ridicat scondrul; îndată ce vinciul a fost liber, am întins balansina scondrului; am desfăcut focul de furtună de 300 picioare pătrate de la straiul tribord al arborelui trinchet și l-am trecut (mai târziu) tot la babord. După ce am reglat scota la lungimea necesară, am fixat colțul focului de 300 picioare pătrate la capătul scondrului. Am ridicat vela; am reglat balansina, parâma și gaiurile, până când vela a dat rezultate satisfăcătoare; am schimbat velastraiul mare de la babord la tribord (bineînțeles, mai întâi l-am coborât, apoi l-am ridicat din nou!).”

Ceva mai târziu, în aceeași zi, a urmat o agitație teribilă, declanșată de o aversă de ploaie, aparent nevinovată: a început cu un potop și am montat țeava de la ghiul velei mari la rezervorul mare de colectat apă dulce. În timp ce mă aflam pentru

⁹⁸ *Motor Ship*: Navă cu motor. — N. T.

câteva momente jos în cabină aranjând țevăria, vântul s-a schimbat din direcția opusă; din fericire, nu era prea puternic, dar destul de tăios. Erau ridicate 1550 picioare pătrate de suprafață velică (un teren de tenis are o suprafață de 2106 picioare pătrate). Schimbarea vântului a mascat toate velele. Focul montat pe scondru mă împiedica să pun în pană, așa ca am fost obligat să cobor velastraiul mare, sau mai bine zis, să filez funga, căci vela umezită, presată puternic de straiuri și de sarturi, nu putea fi coborâtă. Până la sfârșit am coborât toate cele trei vele din provă. Când potopul s-a terminat, am ridicat din nou velastraiul mare și am pornit la drum, dar îndată ce am coborât în cabina, vântul a trecut din sud, suflând destul de puternic. Velele erau iarăși toate mascate și nu puteam să filez velastraiul artimon, căci sartul ghiului înțepenise în tachet. În sfârșit, am fost obligat să pun nava la capă din cauza unei noi furtuni cu ploaie, așteptând ca vântul să se decidă. În acest timp eram bucuros că apa de ploaie curgea șiroind în rezervor; adunasem 40 galoane, suficientă ca să-mi ajungă până la Plymouth (mai ales că nici nu prea mai aveam gin ca să-l amestec cu apa!). O data agitația terminată, mi-am oferit un rom fierbinte cu lămâie, și el bine meritat.

Traversarea zonei Anticiclonului Azorelor a fost perioada cu cel mai mic parcurs săptămânal realizat, dar, în același timp, partea cea mai agreabilă a călătoriei. În amurg, stam în cocpit și mă cinsteam cu gin roz, ascultând muzică. Am colectat câteva ciudate specii de alge din Marea Sargasselor; între altele o oribila creatură, ca un dinozaur în miniatură cu șase picioare butucănoase, fiecare terminat cu o ventuză mare, pe care o fixa, ici și colo, pe câte o algă. Într-o găleată cu apă am pus exemplare dintr-o specie de sifonofore⁹⁹; cu vezicele lor colorate în albastru-mov, se învârteau în jurul pereților găleții și m-am minunat cum proiectau ca niște fulgere lungile lor tentacule subțiri. Dar nici una dintre acele creaturi bizare, nici crabii nu se devorau și nici nu se atacau între ele.

La 17 mai un banc de pești înrudiți cu delfinul a apărui înotând leneș la suprafața apei, pe la pupa navei; apoi am zărit peștii la o milă mai spre nord. Era cald; mă simțeam fără vlagă, obosit și prost dispus. Mă plictiseau conversațiile prin radio; nu aveam chef să fac altceva în afară de operațiile strict necesare pentru navigație. Pe semne că brațul dureros contribuia la proasta dispoziție; în timpul agitației de ieri l-am lovit zdravăn de două ori pe când manevram scondrul.

A doua zi de dimineață am văzut o navă cu motor, la un relevment de 255°, îndreptându-se spre mine. Dormisem bine, brațul mă durea mai puțin, dar durerea se extinsese spre subțioară; am presupus că infecția se întindea spre ganglioni. Nava cu motor era „Sea Huntress”, închiriată de ziarul „Sunday Times” ca să mă descopere pe drum. Preferam să fiu lăsat în pace să-mi văd singur de treburi.

„Sea Huntress” s-a apropiat de „Gipsy Moth” și cineva de pe ea mi-a oferit o sticlă cu gin pe care am refuzat-o. Așteptam să se îndepărteze ca să pun în pană.

⁹⁹ Tn engleză, *Portuguese man-of-war*; sifonofore mari, din genul *Physalia*, având o vezică la partea superioară cu ajutorul căreia plutește la suprafața apei. — N. T.

Prezența ei m-a plictisit toată noaptea, căci am fost obligat să-i veghez mersul; nu știam, la început, dacă nu cumva era un vas de pescuit ton, care avea drept de prioritate. Cât timp a stat ziua în apropierea mea, luând fotografii, nu mi-am văzut de treburile obișnuite, iar micul dejun l-am luat doar după ce s-a îndepărtat. Voiam să pun în pană dar pentru asta trebuia să cobor scondrul orientat spre babord, pentru ca, după punerea în pană, să ridic scondrul în bordul opus; evitam să execut operația știindu-mă observat de aproape de cei de pe „Sea Huntress” și-mi dădeam bine seama cât de neîndemânatic și de nemarinărește mă comportam din cauza brațului dureros.

După ce „Sea Huntress” s-a îndepărtat și am terminat lucrul pe punte, am notat în jurnal:

„Ieri am traversat ruta parcursă împreună cu Sheila în 1960, la bordul lui «Gipsy Moth III», după prima cursă transatlantică solitară și după o escală extrem de agreabilă la Fayal. Mă năpădesc amintirile: marea pustie și cerul par aceleași. Când zburam solitar deasupra întinderilor mărilor, am ajuns la convingerea că, prin experiență, începi să fii în stare să-ți stabilești poziția destul de exact, după aspectul mării, văzută de sus.”

Puțin înainte de amurg am încercat să fotografiez un delfin scărpînându-și spinarea de etravă. Făcea parte dintr-un cârd care se juca traversând în viteză valul etravei, pentru a reuși să atingă coca navei fără a fi lovit de creasta etravei. Am încercat să merg cât mai liniștit până la postul provă; probabil însă că am făcut zgomot, căci toți delfinii au dispărut, cu excepția unuia singur care înota agitat, trecând dintr-o parte într-alta înaintea etravei, întocmai ca un copil pierdut de tovarășii de joacă.

În tot timpul zilei de 19 mai n-am executat decât manevrele și operațiile necesare navigației, am mâncat și mi-am aplicat pe braț comprese calde; inflamația începuse să supureze și am bandajat compresele cu o fașă. La 20 Mai mai aveam 1200 mile până la Plymouth. Cum o asemenea distanță o realizasem numai într-o singură săptămână de călătorie, începeam să întrezăresc posibilitatea de a ajunge la Plymouth cam în aceeași perioadă de timp.

Am reușit să sporesc viteza, realizând în acea zi 179 mile, iar în a doua zi, 21 mai, 171 mile. Hula era puternică. Am refăcut cusătura velastraiului mare, o operație tare neplăcută; mă durea spatele, pe semne din cauza plictiselii că doar nu coseam cu spatele! Noaptea vremea s-a înrăutățit; s-a pornit un vânt puternic de 35 de noduri. În cabină nu mă puteam ține pe picioare iar statul în cocpit sau pe punte era cam periculos. Am început operația lungă și anevoioasă de ridicare a velelor de furtună la prova.

În zori, la 3 h 30' marea și cerul aveau un aspect sălbatic. Toată noaptea, cu două vele mici la prova, „Gipsy Moth” a realizat 5,85 noduri, cu vânt mare, larg. Mă tot gândeam să adaug și vela artimon terțarolată, dar mătiseala fungii velei artimon

s-a desfăcut la partea de sus a arborelui și s-a lăsat în jos prin interiorul arborelui, iar vela la exterior. Aveam neapărată nevoie de acea velă, dar vremea nu-mi permitea să mă cațăr pe arbore ca să înlocuiesc funga. Am hotărât să folosesc funga velastraiului artimon, aflată în partea dinainte a arborelui, dacă o puteam trece peste crucetă. Am încercat să o trag peste crucetă cu ajutorul unei căngi, stând în picioare pe ghiul velei artimon; dar cangea era grea, din lemn de mahon și umflată de apă, astfel că n-o puteam menține sub presiunea vântului. Am în cercat atunci să mă cațăr pe arbore, dar m-a apucat un cârcel în piciorul lovit înainte de plecarea în călătorie, așa că am renunțat. Până la urmă, m-am lămurit ce aveam de făcut. Dintr-o fungă de pavilion de rezervă, am confecționat o bandulă cu greutate la capăt, pe care am aruncat-o peste crucetă, dar luată de vânt parâma bandulei s-a încolăcii în jurul întregului greement; până la sfârșit, după numeroase eșecuri, am trecut bandula de cealaltă parte și am reușit să trag funga cu ea. Am fost bucuros că am ridicat din nou vela artimon, cu toate că eforturile mi-au trezit durerea din braț.

Noaptea următoare (22—23 mai) am dormit zdravăn peste patru ore, după ce la 3 h 30' mi-am doftoricit brațul cu comprese calde. Am folosit în acest scop o pânză pe care era imprimată o vedere cu fațada Camerei Comunelor; mi se părea că menține mai bine căldura. Când m-am trezit am crezut că lochul se defectase iarăși, căci acul stătea aproape nemișcat la limita de 10 noduri. M-am ridicat de pe cușetă fără tragere de inimă și am constatat că, după înregistrările lochului, în ultimele 4 ore și 52 minute „Gipsy Moth“ a parcurs 41,9 mile, adică realizase o viteză medie de 8,6 noduri. Am ieșit pe punte ca să mai reduc din vele; puntea, sub vânt, clocotea sub revărsarea valurilor și din când în când jumătatea ghiului se scufunda în valuri. Alura navei era splendidă, dar în această fază a călătoriei nu era cazul să am neplăceri. Am privit în sus, la greement; totul părea în ordine; totuși m-am hotărât să cobor vela mare, apoi vela artimon și focul de drum, lăsând numai velastraiul de furtună. Cu această singură velă mica „Gipsy Moth“ înainta totuși cu 5 1/2 noduri. Marea era agitată din când în când cu valuri foarte mari, iar vântul ajungea până la 40 noduri.

Toată ziua aceea „Gipsy Moth“ a avut o alura bună, cred că dorea să acosteze cât mai curând la locul său de la cheiul Plymouth! În ultimele cinci zile străbătuse 810 mile, realizând o medie zilnică de 162 mile. În noaptea aceea am pregătit și pus în funcțiune luminile *Not-Under-Control*; m-am mirat că funcționau, după o atât de lungă pauză. Așezate pe etravă, una deasupra celeilalte, cele două lumini roșii arătau că „Gipsy Moth“ nu era guvernată și le aprindeam când mă pregăteam să dorm, în timp ce navigam noaptea pe o ruta frecventată de vapoare. În principiu, un velier care navighează are prioritate asupra altor nave, cu excepția celor de pescuit; în general, chiar acestea se dau la o parte când văd venind luminile roșii *Not-Under-Control*. Cu aceste două lumini roșii, la care se adăugau luminile de drum: lumina de furtună și lampa portativă din cocpit, „Gipsy Moth“ parca un pom de Crăciun! Dar prioritatea nu folosește prea mult în cazurile marilor nave; acestea

nu se așteaptă să întâlnească un iaht în plină mare și câteodată nici nu au un om de cart.

Indicatorul de nivel al rezervorului de motorină arăta că mai erau două galoane; am mai descoperit un bidon de plastic cu încă două galoane și l-am deșertat și pe acesta în rezervor. Nu voiam să risc ca atunci când rezervorul se golea să intre vreo bulă de aer în conductele de alimentare tocmai când trebuia să încarc acumulatele. Cu cele aproape patru galoane din rezervor și încă două galoane rezervă eram liniștit, chiar ținând seama că aveam nevoie să aprind multe lumini noaptea în timpul străbaterii Canalului Mânecii.

La 25 mai, 2 h 30', mare eveniment: după ce am executat o voltă, am coborât în cabină și, scotocind într-o ladă, am găsit o lămâie proaspătă. Am stors-o și m-am delectat cu miere caldă cu lăimăie; probabil că mi-a fost de folos la dormit, căci la 8 h 30', când mi-a parvenit bâzâitul a două avioane „Shackleton” ale Forțelor aeriene regale britanice dormeam încă. Eram atât de dus în lumea visurilor, că am înjurat fără să mă mișc de pe cușetă. Apoi mi-am spus că nu se cuvenea să mă port astfel după ce își dăduseră atâtă osteneală ca să mă descopere. M-am sculat, am ieșit pe punte și am ridicat flamura Escadrei regale de iahturi și pavilionul „White Ensign”, prima dată de la plecarea din Australia.

În strălucirea soarelui și pe marea albastră „Gipsy Moth” înainta repede spre Canalul Mânecii, rulând și zburdând ca și cum își manifesta bucuria apropierei de casă. Ce diferență, când strălucește soarele! Sunt emoționat de această navigație rapidă a micii mele nave, cu speranța de a ajunge la linia de sosire peste 50 sau 60 ore. Credeam atunci că voi trece linia de sosire duminică 28 mai, la ora 11 dimineața, adică după o călătorie de 119 zile sau 17 săptămâni; o durată mult mai lungă decât sperasem. Desigur că erau de vină dificultățile de navigație întâmpinate, dar ar fi trebuit să le prevăd. E drept că navigația în Atlantic mi s-a părut plăcută, căci a fost lipsită de temerile continui pe care le suportasem în apele antarctice. Apoi se uită repede că într-o călătorie cu o durată atât de lungă, nu numai nava este cauza necazurilor ci mai sunt și unele stări de spirit care, oricât ai vrea să te faci că nu le observi, îți pun stăpânire pe suflet; una dintre aceste stări de spirit se cheamă frica. Uneori ești cuprins de sentimentul inutilității acestui efort neîntrerupt, ziua și noaptea, timp de patru luni; este o încercare dificilă.

De obicei, la sfârșitul unei călătorii solitare mă temeam de primul contact cu țărmul, dar de data aceasta mă simțeam mai relaxat, mai resemnat la gândul celor ce urmau să se întâmple. Poate că precedentele mele călătorii nu au fost atât de lungi. Ce efect au avut oare asupra mea cele patru luni de singurătate? Ce obiceiuri voi fi deprins? Un asemenea obicei, incompatibil cu viața în societate și care se manifesta destul de puternic, era acela de a putea dormi la orice oră din zi; niciodată nu mă săturam de somn. În mod obișnuit, mă sculam de șase ori pe noapte. În ultima noapte, destul de calmă, m-am trezit doar de patru ori; am dormit mai adânc pentru că luasem calmante mai multe din cauza durerii din braț. Mă îndopam cu copioase mici dejunuri, dar deseori mă opream la mijlocul lor pentru a trage un pui

de somn. Îmi reproșam: „Peste câteva zile, în timp ce voi cina la Londra invitat undeva, ce va spune gazda dacă, după supă, voi cere să fiu lăsat să dorm zece minute înaintea felului următor”.

Apoi, mai căpătasem obiceiul de a sta de vorba cu mine însumi; este un obicei considerat drept semn de scrânteală, poate fiindcă așa obișnuiesc să se manifeste nebunii.

În legătură cu toate aceste framântări iată un pasaj din jurnalul de bord: „Am crize de acest fel și aproape am renunțat să lupt contra lor. În general se manifestă atunci când am probleme dificile sau o situație grea de rezolvat. Dar cred că sunt utile; de exemplu, când efectuez o observație la soare, fac mai puține erori dacă rostesc cifrele cu voce tare. Când mă aflu în vreo dificultate, când, prins într-un gren, toate merg anapoda, sau când nava scapă de sub control, reacționez mult mai ușor dacă spun cu voce tare ce manevră urmează să execut. Probabil că prin aceasta ies din panică, iar creierul zbatându-se în rezolvarea mai multor acțiuni deodată, intra în calm.”

Am scos hărțile cu partea vestică a Canalului Mânecii. În noaptea aceea am intrat în zona reprezentată pe harta la scara mare, nr. 1598, cu indicația adâncimilor platformei continentale; în această zonă se trece pe o distanță de câteva mile, de la adâncimi de peste 2000 fathomi, la unele de mai puțin de 100 fathomi. Mi-am amintit că în partea aceea, de obicei, am dat întotdeauna peste o flotilă de toniere, așa că din nou am pregătit și aprins luminile *Not-Under-Control*.

De câteva zile, hula era puternică, impresionantă și am încercat să iau câteva fotografii. (Incidental adaug că cel mai eficace mijloc de a potoli o hulă constă în a încerca să o prinzi în fotografie). Am așteptat o oră într-o poziție foarte dificilă dar nu s-a produs nici una care să merite a fi fotografiată. Dar cum am coborât în cabină și mi-am scos veșmintele de punte, trei valuri enorme au izbit cu zgomot nava, inundând realmente puntea; ce strașnică fotografie aș fi putut face! Valurile păreau acum destul de prietenoase; nu mă mai temeam nici de cel înalt de 60 de picioare care mă pândea din spate înainte de a se năpusti.

În dimineața următoare m-au trezit alte două avioane „Shackleton“, dar nu m-am mai deranjat din cușetă. Cred că făceau antrenamente de urmărire a submarinelor. La prânz, a apărut o șalupă a Radio-televiziunii britanice. Vântul se potolise. Am încercat, fără succes, să repar lumina de drum de la tribord; dintre toate accesoriile, prost concepute, care m-au necăjit în timpul călătoriei, această lumină de drum mi-a dat cea mai mare bătaie de cap. „Gipsy Moth” era aproape în calm; mai aveam de parcurs 210 mile. La 19 h 30' nava unui post independent de televiziune, apoi o alta navă, s-au alăturat cortegiului ce începea să mă însoțească. Toți erau foarte politicoși, nimeni nu mă interpela, mă lăsau să-mi văd de treabă, ceea ce am apreciat enorm, căci mai aveam multe de făcut. La o oră după miezul nopții am notat în jurnal: „La dracu, vântul s-a întors din est, tocmai contrar mie.” La 27 mai, 21 h 25' a avut loc un eveniment extraordinar. Vântul se schimba mereu, în timp ce vorbeam prin radio cu o navă militară. Am observat că nava luase capul

spre nord, nord-est, așa că am întrerupt convorbirea ca să reglez și eu velele. Când am ieșit din cabină „Gipsy Moth“ era cu velele mascate. Apoi, timp de aproape 20 minute s-a comportat ca un câine înțepat de o viespe. Îndată ce schimbam de bord sau executam volta, sau încercam să navighez cu vânt cât mai strâns, sau veneam sub vânt, vântul se schimba complet. Marea avea un aspect bizar: valurile țâșneau parcă drept în sus ca niște limbi de foc. Cred că eram în centrul unui vârtej de aer aspirat de un enorm nor negru, formând o trombă de apă sau un turbion. De câteva ori „Gipsy Moth“ a fost culcată de-a binelea, în rafale întrerupte de calm plat. Păsări semănând cu rândunelele (dar cu gâtul de culoarea bronzului ars) zburau agitate și câteva au pătruns chiar în cabină. Una s-a instalat pe un cablu electric, deasupra mesei cu hărți și s-a culcat cu capul sub aripă. A rămas acolo toată noaptea; n-a plecat decât dimineața, după ce și-a lăsat cartea de vizită pe o hartă. În timpul nopții a fost cât pe aci să mă ciocnesc cu o navă de pescuit care staționa chiar pe drumul meu; dacă nu ieșeam chiar în acel moment pe punte, ciocnirea era inevitabilă.

Duminică dimineața, 28 mai, notam în jurnal:

„Averse furioase. Foarte multe reglări de vele pentru scurta distanță parcursă. *Vântule, vântule, unde ești tu?* Toate acestea mă epuizează. Abia aștept să intru în port, dar se pare că nu sunt șanse pentru astăzi.”

La amiază am numărat în jurul meu treisprezece nave, inclusiv cinci ale marinei militare. Din cauza brizei ușoare care sufla întreruptă de perioade de calm, eram în dilemă: sau să măresc viteza, ridicând pe scondru o velă mare, fiind astfel în stare să ajung la Plymouth înainte de întunecare (ceea ce mi-ar fi cerut un considerabil efort care ar fi accentuat starea de oboseală în care mă aflam, fiind nevoit în același timp să mai înfrunt oboseala manifestărilor de sosire) sau, dacă nu spoream viteza, urma să mai petrec încă o noapte pe mare (ceea ce, de asemenea, necesita un efort de atenție, din cauza navelor și ambarcațiilor aflate în jurul meu).

La 15 h 20' a trecut pe lângă mine enormul port-avion H.M.S. „Eagle“, având echipajul aliniat la bord și salutând pe „Gipsy Moth“ cu trei urale. Am răspuns ridicând pavilionul, emoționat de onoarea ce mi se făcea. Era, desigur, unica dată în istoria Marinei britanice când o navă de război cu un echipaj cât populația unui orașel, saluta atât de ceremonios un iaht cu un echipaj format dintr-o singură persoană!

Dar când a urmat la rând un dragor de mine, m-am cam alarmat; m-am și văzut repezindu-mă toata ziua la pupă pentru a răspunde saluturilor prin ridicarea pavilionului; iar pavilionul se afla la vârful arborelui artimon!

Târziu după amiază briza s-a mai iuțit și la 16 h 40', după ceasornicul de la bord, eram la 13 mile distanță de digul de la Plymouth având, în sfârșit, certitudinea că ajungeam acolo în cursul serii.

La 20 h 56' treceam de capătul digului și colonelul Jack Odling Smee, vicepreședintele Iaht-clubului regal din vest, a lansat de pe iahtul său, ancorat la

dig, lovitura de tun de sosire; la acest semnal s-a aprins farul de pe insula Drake.

„Gipsy Moth“ a realizat în călătoria spre casă 15 517 mile în 119 zile, cu o viteză medie zilnică de 130 mile. Întreaga călătorie, de la Plymouth la Plymouth, a durat exact 9 luni și o zi, în care s-au parcurs 29 630 mile, în 226 zile. Poate că este interesant să adaug că în timpul călătoriei am scris peste 200 000 de cuvinte în cele opt caiete ale jurnalului de bord.

Epilog

de

J.R.L. Anderson

Timp de două zile, sâmbătă 27 și duminică 28 mai 1967, mii de persoane stând pe iarba și pe taluzurile promontoriului de la Plymouth așteptau sosirea lui Francis Chichester. Alte milioane de persoane, fascinate de ecranele televizoarelor, au privit cu emoție silueta firavă a navigatorului coborând pe înserate într-o șalupă pentru a merge la țarm, lăsând-o pe „Gipsy Moth IV” să fie condusă de piloții portului, după ce ocolise cu ea lumea, de la Plymouth, înapoi la Plymouth. De ce i se făcea o primire regească? Au mai fost navigatori care au făcut înconjurul lumii în nave mici, chiar mai mici decât „Gipsy Moth IV”, care au navigat solitari și la o vârstă mai avansată decât cei 65 de ani ai lui Sir Francis. Dar foarte puțini au reușit să impresioneze în așa grad imaginația lumii întregi: poate Lindbergh, poate Hillary și Tensing, celebri escaladatori ai Himalayei; clar comparațiile nu spun nimic. Când un om ajunge la un asemenea grad de desăvârșire, el este singur, unic în felul său. Desigur, salutăm în Chichester performanța, tenacitatea, curajul, dăruirea, dar și ceva mai mult decât toate acestea.

Să examinăm pentru început performanța: ce a reușit să realizeze Chichester de la 27 august 1966, ziua de plecare de la Plymouth, până la 28 mai 1967, ziua când s-a întors după călătoria în jurul lumii, pe la Capul Bunei Speranțe și pe la Capul Horn? L-am întrebat, iată ce mi-a răspuns:

1) cel mai rapid înconjur al lumii cu o navă mică, aproape de două ori mai repede decât precedentă realizare;

2) cea mai lungă călătorie fără escale, cu un mic velier (15 500 mile);

3) o călătorie de două ori mai lungă decât recordul de distanță fără escale de navigație solitară (15 500 mile, față de 7 400)

4) recordul parcursului maxim de navigație solitară pe săptămână, întrecut în două noduri cu mai mult de 100 mile;

5) recordul de viteză în navigație solitară: 1 400 mile în 8 zile

6) recordul de viteză de navigație solitară de lungă durată întrecut de două ori (e vorba de recordul stabilit de Nance, 122 1/2 mile zilnic timp de 53 zile, realizare extraordinară pentru micul iaht folosit). „Gipsy Moth IV” a realizat medii zilnice de 131 3/4 mile pe o durată de 107 zile și de 130 1/4 mile, pe 119 zile;

7) a treia navigație înconjurătoare a lumii, dublând Capul Horn, cu un mic velier, trecând prin două puncte situate între ele la antipod¹⁰⁰.

¹⁰⁰ Primele două performanțe au fost: cea a lui Conor O’Brien (trei ani) și cea a lui Marcel Bardiaux (șapte ani). — N. A.

Important în această înșiruire este faptul că nu cuprinde decât date tehnice. Cea mai lungă călătorie solitară, recordurile de viteză, înconjurul lumii trecând prin puncte situate la antipod, toate acestea își au locul într-un document cum este această carte dar nu pentru aceasta mulțimea invadea promontoriul de la Plymouth. Realizarea principală a lui Chichester este mult mai personală, nu numai pentru el, dar pentru fiecare dintre noi. A reușit să transpună un vis în realitate, visul său, dar în sufletul oricărui om încolțește într-o zi un vis, al său personal, pe care-l poartă de-a lungul întregii sale vieți. Pentru 99,99% dintre oameni visurile rămân ascunse în colțul cel mai secret al sufletului. Dar nu așa s-a întâmplat cu Chichester. Pentru el a visa înseamnă a hotărî și a hotărî înseamnă a acționa. Fără îndoială se poate spune: „De acord, dar a avut și mult noroc; a câștigat bani, a găsit cine să-l finanțeze. Nu este obligat să se îngheșue în fiecare dimineață în tramvai ca să meargă la lucru”. Dar tocmai aceasta constituie o caracteristică importantă a realizării sale! Nimeni nu este *neapărat* obligat să ia în fiecare dimineață tramvaiul. Suntem înlănțuiți de viața de toate zilele din cauză că ne lăsăm prinși de ea. Desigur că pentru organizarea socială a lumii este necesar să se întâmple astfel; n-ar putea exista o societate compusă numai din Chichesteri. Dar cel ce refuză rutina, realizează ceva pentru noi toți. Chichester este prin excelență un astfel de om. Nu a fost pentru prima dată în existența lui, că și-a fixat sarcini cerând pricepere și rezistență de necrezut, în văzduh sau pe mare, sarcini pe care le-a dus la bun sfârșit, în afară de cazurile când împrejurările l-au împiedicat categoric, cum a fost accidentul de avion care i-a întrerupt primul său înconjur al lumii.

Un asemenea accident ar fi fost hotărâtor pentru majoritatea oamenilor, dar pentru el n-a fost decât un eșec momentan; 35 de ani mai târziu și-a realizat visul, deplasându-l din văzduh pe mare. Pe acest Chichester îl salutăm noi; el a trăit nu numai visele proprii, ci și pe ale noastre.

Chichester a ajuns la Plymouth duminică seara, 28 mai, cu gândul de a pleca mai departe la Londra, cu „Gipsy Moth“, o zi sau două mai târziu. După primirea triumfală făcută de primarul și de populația Plymouth-ului, alte două evenimente istorice îl așteptau la Londra: urma să fie făcut „*Sir*“ de Majestatea Sa Regina, cu aceeași sabie pe care i-a remis-o Regina Elisabeta I lui Sir Francis Drake, după primul înconjur al lumii efectuat în urmă cu patru secole; apoi, urma un dejun în onoarea lui Chichester la Mansion House¹⁰¹, oferit de Primarul Londrei. Cele două ceremonii trebuiau să aibă loc la începutul lui iunie, datele fiind aranjate înainte de sosirea lui Chichester.

Nu trebuie să cauți prea mult printre rândurile povestirii sale foarte realiste pentru a înțelege ce teribilă încercare fizică a reprezentat pentru Chichester călătoria. Animat de un curaj și de o disciplină care desfid orice descriere, a ajuns până la limitele capacității de îndurare a omului. Și a trebuit să suporte consecințele. La o săptămână după sosirea la Plymouth s-a prăbușit cu un ulcer

¹⁰¹ Reședința Primarului Londrei. — N. T.

duodenal și toată luna următoare a petrecut-o la spitalul Marinei regale din acel oraș. Dar Chichester nu s-a dezmințit nici de astă dată; curând a fost pe picioare, căci nu-și terminase complet călătoria până la Londra, de unde plecase. La începutul lui iulie „Gipsy Moth IV” pleca spre Londra având la bord pe Sheila, Francis și Giles Chichester și pe prietenul lor, comandorul Erroll Bruce, din Marina regală britanică.

La 7 iulie 1967 regina îl primea pe Chichester la Greenwich și îi acorda public acolada, ridicându-l la rangul de „*Sir*” printr-o atingere cu sabia lui Drake. Evenimentul a avut loc în Curtea de onoare a Colegiului naval regal; nu prea departe, la locul său obișnuit de ancorare, unul dintre cele mai faimoase clipere pe ale căror urme realizase Chichester înconjurul lumii, ridica marele pavoaz: „Cutty Sark”.

După ce regina a vizitat la Greenwich nava „Gipsy Moth IV”, Chichester a condus iahtul până la Turnul Londrei, unde îl așteptau Primarul Londrei, Sir Robert Bellinger și Lady Bellinger. A urmat apoi traversarea centrului Londrei către Mansion House, care a fost o procesiune triumfală, populația Londrei salutându-l din toată inima pe Chichester. „Gipsy Moth IV” și conducătorul ei își îndepliniseră misiunea: cel mai mic cliper care a părăsit vreodată Australia transportând lână, cu cel mai redus echipaj imaginabil, a predat în bună stare încărcătura sa simbolică, cele două baloturi în miniatură, cu lână, venite de la capătul lumii.

Chichester nu putea să scrie acest epilog, căci el nu s-a putut vedea așa cum l-au privit londonezii care îl aclamau, așa cum l-am văzut eu. Firav (dacă nu i se văd mușchii brațului!), bronzat de soare, cu ochelari de culoare închisă, Chichester se comporta modest; când a răspuns salutului de bun venit al primarului și aclamațiilor mulțimii, el a vorbit mai mult despre soția sa Sheila și despre fiul lor Giles, decât despre sine. Erou național, pentru mine el nu evoca purpura și aurul, ci mai ales acea înimaginabilă rezistență de care, când este necesar, poporul englez știe să dea dovadă, rezistența celor care l-au urmat în expedițiile lor pe Drake, pe Anson, pe Cook și pe Nelson, pentru gloria Angliei. Cred că fiecare l-a privit așa; și pentru aceste motive l-am aclamat.

Rolul soției în marea aventură

de

SHEILA CHICHESTER

„Cum de nu sunteți îngrijorată ?“

De mii de ori, în jurul lumii, oamenii, ziarele, televiziunea mi-au pus aceasta întrebare. Răspunsul este dificil și pentru aceasta trebuie să mă reîntorc la câteva fapte anterioare.

În 1960, în timpul primei Curse transatlantice solitare, în fiecare zi mă rugam pentru cei cinci concurenți. Un scoțian necunoscut mi-a trimis câteva imagini de rugăciune, adăugind că întotdeauna se ruga pentru navigatorii de pe mare. Când în acel an am ajuns în America, am întâlnit și alte persoane interesate de aceeași formă de rugăciune

În 1962, noul nostru iaht „Gipsy Moth III“ a fost binecuvântat de prietenul nostru reverendul Tubby Clyton, în cursul unei scurte ceremonii. Adunasem pentru Francis câteva imagini de rugăciuni pe un cadru, înconjurând o reproducere a celebrei gravuri a lui Diirrer. *Mâinile care se roagă*, iar pe verso era imprimată rugăciunea lui Sir Francis Drake și un text de izbăvire întocmit special de Tubby Clyton.

În 1964 am întocmit un cadru similar; reproducerea era aceeași, ca și rugăciunea lui Sir Francis Drake, dar am ales un pasaj din Sfântul Augustin Am dat aceste imagini câtorva prieteni, convinși de puterea rugăciunii și când Francis a plecat în noua expediție, eram plină de încredere. Nu susțin că este de ajuns doar rugăciunea, dar sunt convinsă ca partea spirituală are o imensă importanță în orice întreprinzi: o importanță mult mai mare decât partea materială. Sunt însă necesare și întocmirea de proiecte, pregătirea pentru cât mai buna lor realizare.

În 1966, în luna martie, am lansat noua navă „Gipsy Moth IV“. După penibile probleme financiare, după multe necazuri și dificultăți, nava a fost, în sfârșit, gata de plecare și era amarată la cheiul Turnului Londrei, punctul de plecare. Încă o dată, Tubby Clyton a venit să binecuvânteze. Știam că nava nu era complet gata, mai știam că era prost echilibrată, destul de neconfortabilă; speram totuși și rugam providența să vegheze asupra lui Francis ca să o poată pune la punct în cursul călătoriei, lucru de care eram convinsă că Francis era capabil. De aceea, când ne-am luat rămas bun la Plymouth, eram foarte calmă, deși fizic epuizată.

Apoi, ori unde mergeam, mă întâmpinau trei întrebări: „De ce? Unde? Când?“

„De ce întreprinde așa ceva ?“ Răspundeam: „Pentru că îi place această viața, i se potrivește“.

„Unde?“ întrebarea își găsea răspunsul în poziția navei, devenită celebră cu fiecare zi; cititorii începeau să caute știrea în ziarele care patronau expediția, școlile își procurau hărți ca s-o urmărească.

„Când?“, se completa sub forma „Când va ajunge?“ Ia diferitele jaloane de pe drum: Capul Bunei Speranțe, Capul Leeuwin, Strîmtoarea Baas și, mai târziu, Capul Horn.

Cu câteva luni înainte de plecarea lui Francis îmi rezervasem bilet pentru călătoria în Australia la bordul „Orianei", care pleca la sfârșitul lui octombrie 1966; stabilisem să ne vorbim prin radio în timp ce eram pe vapor, căci dacă toate mergeau bine, trebuia, într-o anumită perioadă, să ne aflăm la distanță de mai puțin de 500 mile; nu aveam nici un motiv să cred că lucrurile nu vor merge bine. Trebuie să precizez că, spre deosebire de părerea multora, *nu* am avut multe convorbiri prin radio cu Francis: de două ori, cred, după plecarea din Anglia, o dată când mă aflam pe „Oriana" și de câteva ori înainte și după escala de la Sydney, apoi la sosirea la Plymouth. Restul timpului, ca toți ceilalți, luam cunoștință din ziare de știrile emise de Francis de două ori pe săptămână. Totdeauna mi se citeau prin telefon relatările lui, înainte de a fi apărut. Nu voiam să vorbesc direct cu Francis, știam bine ce muncă era necesară pentru a menține postul de radio în stare de funcțiune și pentru a prepara relatările, apoi nu voiam să-l abat de la preocupările sale prin vești despre treburile de acasă.

În acea perioada aveam un cerc întreg de credincioși care se rugau pentru reușită, dădusem aproape douăzeci și cinci de imagini unor amici care le-au solicitat, din America, mai târziu din Australia. Parohul bisericii noastre St. James din Piccadilly și cel al bisericii surori, St. Ann din Soho, care folosește mica capelă St. Barnabas, se rugau pentru el cu ocazia fiecărui serviciu religios.

La sfârșitul lui octombrie am plecat spre Australia la bordul „Orianei" și numeroși pasageri, îngrijați, mă întrebau mereu: „Aveți noutăți?“ „Cum merg lucrurile?“ „Nu sunteți îngrijorată?“ întotdeauna răspundeam: „Nu, nu sunt îngrijorată de soarta lui“, ceea ce era adevărat. Nu mă putea înșela marea mea credință.

În tot timpul expediției, numai de trei ori am fost într-adevăr îngrijorată. Prima dată, la bordul „Orianei". Încercam să stabilem legătura cu Francis și îl auzeam repetînd: „Mă îndrept spre Freemantle, mă îndrept spre Freemantle dintr-un mesaj primit din partea ziarului „Guardian" de la Londra știam că se stricase cârma automată.

Când am primit mesajul lui Francis, șeful radioului de pe pachet mi-a spus: „Sper că nu va merge la Freemantle, ar fi un eșec.“ I-am răspuns: „Vom mai vorbi mâine, poate că situația se va schimba." Eram foarte aproape de Freemantle și pentru mine se punea întrebarea dacă trebuia să debarc acolo. Era însă inutil să-mi fac gânduri; ca de obicei, am dormit adânc și a doua zi am găsit trecut pe sub ușă o foaie de hârtie pe care era scris: „Totul în regulă, continuă drumul spre Sydney." Seara următoare (17 noiembrie) am stat de vorbă, pe parcursul a 1 000 mile de ocean.

Celelalte două ocazii de îngrijorare au fost din cauza celor pe care îi știam că urmăresc sosirea navei „Gipsy Moth“ la Sydney, apoi la Plymouth; cunoșteam cazuri de nave deteriorate de șalupele ziariștilor prea entuziaști. Ar fi fost îngrozitor ca, atât de aproape de țel, un asemenea accident să compromită totul.

În timpul șederii la Sydney, pregătind a doua parte a călătoriei, cei ce l-au finanțat, presa, prietenii au depus o enormă stăruință pentru a-l convinge pe Francis să abandoneze. Nu am dat nici o atenție acelor încercări. Pentru mine era absolut de necrezut ca Francis să nu reia călătoria, să abandoneze. În acea perioadă am primit sute de scrisori, de la tot felul de oameni, care spuneau că s-au rugat pentru Francis și că au urmărit cu interes progresele realizate. Nimeni nu mi-a spus în față: „Nu-l lăsați să plece din nou!“ Este interesant acest lucru, căci ori gândeau că părerea mea nu avea nici o greutate, ori nimeni nu îndrăznea să pronunțe asemenea cuvinte în fața mea, atât de evidentă îmi era încrederea.

Comunicațiile cu „Gipsy Moth IV” au fost admirabil puse la punct mulțumită oamenilor extraordinari care s-au ocupat de ele.

Când a plecat de la Sydney, Francis spune că-l chinuia gândul de a nu mă mai vedea niciodată. Cât despre mine, eram absolut sigură că ne vom întâlni, deși știam de uraganul care-l amenința. În seara când a transmis la radio știrea șavirării, a cerut operatorilor să aștepte până dimineța ca să-mi comunice vestea și le-a spus ca nu avea nevoie de nici un ajutor. Gazda mea, Bar Eaton, m-a deșteptat la ora șapte dimineța și îmi amintesc că am regretat că s-a deranjat așa devreme. Ea mi-a transmis mesajul și eu însămi m-am mirat de calmul cu care am primit vestea. Mi se pare că primul meu gând a fost: „Ce păcat că toate lucrurile atât de frumos aranjate sunt acum o adevărată harababură!“ Soțul gazdei, Hugh Eaton, mi-a propus: „Ar trebui să-l înștiințați pe Sir Alan Mac-Nichol (Comandantul-șef al Marinei australiene), s-ar putea trimite un elicopter.” Au reflectat calm, apoi mi-am spus că așa ceva nu i-ar face plăcere lui Francis. Probabil că nu vrea să fie deranjat și cu vântul care sufla din direcția potrivită, dacă voia, ar fi putut reveni liniștit la Sydney; dar nu eram de loc convinsă că o să procedeze astfel. Am telefonat totuși operatorului-șef de la radio Sydney ca să-mi repete mesajul și l-am întrebat: „Cum ți s-a părut ca stare de spirit?“ Mi-a răspuns: „Bine, ca de obicei, plin de vioiciune și a accentuat că nu avea nevoie de ajutor; sunt sigur că totul va merge bine.” Operatorii-radio aveau și ei încredere în Francis.

În scara aceea am putut vorbi cu el și mi-a cerut să notez relatarea șavirării. Am stat de vorbă aproape o oră; avea moralul bun și mi-am dat toată silința să-l încurajez.

Am părăsit Sydney-ul la o săptămână după Francis și am stat câțeva vreme la Hong Kong. Pachebotul „P. and O. Himalaya” făcea escală acolo și m-am dus să vorbesc cu comandantul, căci nava sa fusese lovită de un val uriaș în Marea Tasmaniei, în aceeași noapte în care „Gipsy Moth“ șavirase. „Himalaya” captase mesajul radio al lui Francis și comandantul a cerut radiofonistului să înregistreze la magnetofon spusele lui Francis; luase această hotărâre când a prins cuvântul

„șavirare”, crezând ca va fi nevoie să-i vină în ajutor. Dar auzind că Francis nu voia să fie ajutat, ofițerii s-au reunit și au hotărât să-și urmeze ruta lor. Am fost emoționată auzind înregistrată vocea lui Francis, atât de clară și de categorică în timp ce chema Sydney-ul, cerea buletinul meteorologic etc.

La Hong Kong toți îmi puneau aceleași întrebări: „Cum de nu sunteți îngrijorată?” „Care este secretul dumneavoastră?” întotdeauna îmi era greu să răspund, dar în nici un caz nu doream ca cineva să se îngrijoreze de soarta lui Francis, căci astfel se putea provoca o forță negativă și cred în puterea gândirii. Întoarsă la Londra cu avionul, mă așteptau ziariștii cu întrebarea, când, după părerea mea, Francis urma să dubleze Capul Horn? Am răspuns: „Pe la 20 martie”, și încă o dată evenimentele mi-au dat dreptate. Nu era pe baza unui dar de ghicitoare, ci rezultatul unei judecări foarte serioase a situației. În afară de aceasta, moralmente mă simțeam foarte aproape de Francis. Pot spune că în gând am făcut întreaga călătorie împreună cu el.

După întoarcerea acasă m-a vizitat un om interesant, Fratele Mandus. El a fondat o mare grupă de rugăciuni pentru bolnavi și pentru toți cei în nevoie, a lansat o Cruciada mondială pentru sănătate și în fiecare zi, împreună cu adepții săi, se rugau pentru Francis. Am înregistrat la magnetofon un mesaj pe care i l-am dat ca să-l folosească în ajutorul bolnavilor lui, în lumea întreagă.

Poate că pare ciudat, dar în cursul călătoriei lui Francis nu am avut nici o noapte de insomnie. Fără îndoială, pentru că am încredere atât de profundă în forța spirituală. Aș vrea să citesc câteva rânduri dintr-o scrisoare pe care mi-a trimis-o artistul Claude Muncaster. După ce vorbește de semnificația acestei expediții pentru națiunea întreagă și pentru cei tineri, el adaugă: „Expediția are și o altă semnificație, încă mai importantă: este exemplul forței pe care o capătă gândirea miilor de persoane care nu se mulțumesc să facă doar simple urări de reușită. Totdeauna se întâmplă astfel...”

El exprima gândirea mea mai bine decât aș putea s-o fac cu cuvinte proprii. Încrederea mea se mai sprijinea apoi și pe ceea ce cunosc despre navigația oceanică. Nu am navigat niciodată în zona „Roaring Forties”, dar am traversat de două ori Atlanticul împreună cu Francis. Cunoșteam posibilitățile lui, știam că se pregătise atât de bine și că era inutil să-mi fac temeri. Fără încetare, aveam impresia că mă sprijinea o forță exterioară. Am fost foarte intrigată de un fapt curios: Francis a terminat înconjurul globului la 11 aprilie, aniversarea nașterii mele; pentru mine a fost mai mult decât o simplă coincidență.

ANEXA 1

Jurnal de bord

Următoarele șase pagini sunt reproduceri din caietele Jurnalului de bord. Prima pagină cuprinde notele scrise la 14 octombrie 1966 și prezintă calculele necesare pentru observațiile la soare prin vechea metodă lungă. Pe această pagină sunt calcule numai pentru două observații. Pagina opusă este din jurnalul de la 21 mai 1967, cuprinzând calcule pentru șase observații la soare, executate după metoda rapidă. Următoarele două pagini reprezintă notele pe zece ore din ziua de sâmbătă 20 mai. În timpul călătoriei am umplut șase caiete cu note zilnice, în afară de caietele cu notații referitoare la convorbirile radio. Pentru comparație, ultimele două pagini sunt reproduceri din jurnalul ținut la bordul lui „Cutty Sark”, în călătoria acestuia dus-întors din 1885, în care s-au bătut toate recordurile precedente. Întregul jurnal este cuprins în circa 40 de pagini ca acestea. În timpul călătoriei mele le-am avut cu mine, în facsimil, prin bunăvoința Asociației „Cutty Sark” cu a cărei permisiune aceste pagini sunt reproduse aici.

14 Oct Sight Reduction.

(8 mins later)

No 1. G.M.T. 09 21 25 - Hs 46 14 1/2
 GHA 0 08 00 00 303 27.8' 1E
 01 21 25 20 21.3' 1E
 Long 00 22 1/2 E
 Dec 08 02 S

Long E + 323 44
 LHA 324 11 1/2
 Log Lar 35 48 1/2 8.97548
 Log Cos 37 08 1/2 9.90154
 Log Cos 08 02 9.99572
 8.87274
 L. Sin ZHA 35 48 1/2 9.76716
 L. Cos dec 9.99572
 L. Cos Z.A. 43 34 10.16166
 9.92454

Lar d lat 29 06 1/2
 4334 = 3A = 1.3774
 Hc = 46 26
 - Ho 46 23 = 3' away
 Az 57°

No 2. G.M.T. 11 56 48 Hs 60 36
 GHA 0 10 00 00 333 28.1' 1E
 01 56 48 29 12.0' 1E
 Long 00 05 S
 Dec 08 05 S

Long E + 363 02.6
 LHA 363 12.6
 Log Lar 03 02 1/2 8.72360
 Log Cos 37 08 1/2 9.90154
 Log Cos 08 05 9.99572
 6.74383
 L. Sin 03 02 1/2 8.72360
 L. Cos dec 9.99566
 L. Cos Z.A. 29 06 10.31193
 9.03119

Lar d lat 29 03 1/2
 29 11 1/2 = 3d = 0.6350
 Hc = 60 48 1/2
 - Ho 60 45 = away 3 1/2'

Az 60° = 354

May 21 No. 124 Sun 66° 50' - Page 124

Walt 12 11 22 43 N 25 W 1 hr 60 50 124
 Cor 02 30 2 + 1 hr 13 +
 2 12 13 52 1 hr 04 +
 GHA 12 00 00 000 53.1 61 02 + 52 + 126
 13 52 3 28 52
 56 21 11 06 02
 Long W = 25 21 - 46 04 = away 3'

Walt 12 12 6 66 38
 W = 13 36 14 1 hr 14 +
 Cor 03 37 1 hr 06 52 +
 2 13 38 46 23 08
 GHA 12 00 00 000 53.1 66 59 + 60 182 R
 01 38 46 24 41.5 7 +
 25 35 6 07 06
 25 35 11 06 52 = away 14
 Long W = 25 35 - 46 04 = away 3'
 Try 4 01 00

May 22 May 128 Sat Morning 45 N 22 W 1 hr 59 58
 Walt 11 58 09 134
 Cor 02 49 + 1 hr 14 +
 2 12 00 00 000 52.2 59 38 51 138
 14 5 15 +
 25 35 11 06 52 = away 14
 Long W = 25 35 - 46 04 = away 3'

Walt 12 13 36 56 1 hr 25 24
 Cor 02 53 + 1 hr 16 +
 2 13 39 46 1 hr 05 38
 GHA 12 00 00 000 52.2 64 53 59 - 36 8
 01 39 46 24 56.5 19 + 13187
 25 35 11 06 52 = away 14
 Long W = 25 35 - 46 04 = away 3'

24 May Sat. P. 134 47 N 16 W 1 hr 32 20
 Walt 08 44 20 124
 Cor 02 49 + 1 hr 14 +
 2 08 44 40 1 hr 04 23
 GHA 08 00 00 300 50 11 06 32 32
 44 40 11 10 11 06 32 = away 9
 Long W = 11 10 - 46 04 = away 3'

Walt 12 06 24 1 hr 06 23
 Cor 02 22 + 1 hr 14 +
 2 12 06 46 1 hr 01 38
 GHA 12 00 00 000 49.9 60 41 57 152
 06 46 1 41.5 39 +
 56 2 31 11 06 32 = away 16 1/2
 Long W = 11 06 32 - 46 04 = away 3'

~~74/138.3~~ Sat 20 May.
 + 0343' 80 444.6 78k(R) 160° 16' +
 75/17.8 Dist from main mid. 15.25K.
 Baro 1030 down 3 in night.
 + 0555' 70 462.4 8.1k(R) 130° 20' K
 80/18.9 + 0815 90 481.3 8.1k(R) 140° 20' K
 92/16.6 + 0900 Sun night. 487.9 Temp 23K at 089-182m 70%
~~91/11.5~~

4 0913 95 489.0 8.0k(R)
 11152m at 0913 1/16 km from main
 ch = 0920 22.2 27.5 = 11.5
 w 0920 02 09.2 28.34-54 = 27.45
 90/15.6 + 1104 Sun night. 503.5 Temp 81 7.4K at 872-182 =
 5.7 11.5 69T
 1107 85 504.0 8.1k(R)
 1142 Baro 1027 down 3 in 8 hr

87/175 1154L Sun night. 114115
~~20 May~~ ~~1154L~~ ~~90 510.9~~
 Baro 1030 down 3 in night. Baro 1030 down 3 in night.
 Dist 645' 38.0.
 2840W 48.6 696
 Run 179. Light 14.4 1120

95/11.4 1326 102 522.3 150° 11'
 117/13.5 down from 275°
 + 1354 120 525.8
 : (00116) Sun's 6 down hole and 8.5 hr.

Sat 20 May

123

4345 That nasty feeling of the boat only just under control with the R wind up to 25 knots. The Harris was at the end of the scale 10k for quite long periods making the time want 35h. Anyway I reluctantly re-banded my arm to keep the open place away from clothes and things. Then I checked off and ignored it the main and muggin' boom. I decided that dropping the main was the best thing to do because of the boom. It came across it ~~handed~~ came across; also it has a strong moment to turn the boat to wind. I hesitated quite a time because it is not often one gets the chance of a 10 knot sail but the thought of getting out a schooner with my arm as it is decided on. We are still going up to 10k without the main but not for such long periods. The end thing to come in will be double-reefed but I'll shut it I am not happy about it.

413 Daybreak. I turned off 1st & 2nd running lights and 2nd cockpit light. Left lantern on.

4225 Dressed hurricane lamp too.

520 Dropped the pole on the jib also bungle in the pole. Fixed. Handed main. Dropped jenny stayed for repairs to a gear which has gone away. The wind has veered and is

Ship "Cutty Sark" from Sydney
Nov. 12th 1885. At Strong, westerly wind & rain and
nearly confused sea. 4 AM. wind shifted to the N.W.
light gale and rest sea, from do. W. & sea.
4 P.M. do. wind & sea bright do. wind N.W.
Lat 40.20 S Long 32.10 W Course at 80 E. Dist 218 miles

13th AM. Strong wind N.W. wind & high sea. Ship
constantly filling the decks fore & aft. 4 AM. do. do.
from strong breeze & clear sky. 4 P.M. do. do.
8 P.M. increasing breeze wind shifting to the N.W. & cloudy
midnight
Lat 46.06 S Long 34.15 W Co. at 80 E. Dist 342 miles

14th AM. Moderate S.W. breeze and fine clear weather
Noon Light S.W. breeze and very fine clear weather
4 P.M. do 8 P.M. do midnight
Lat 46.43 S Long 32.05 W Co. at 80 E. Dist 324 miles

15th AM. Light scattering breeze & fine clear weather
Sea gentle breeze & clear W. Noon moderate East
breeze and fine clear W. 8 P.M. moderate breeze & fine
clear at midnight fresh breeze & cloudy W.
Lat 32.29 S Long 31.53 W Co. at 4 E. Dist 134 miles

25. 5. 18. Towards London.

16th 10th A.M. Strong easterly wind & rain, 8 A.M. strong
wind & squally, kept the main sail. 9 A.M. decreasing
breeze from almost calm, 10th A.M. strong breeze, midday
light north breeze and fine clear weather.
Lat 51.13 N Long 51.52 W is North 268 miles

17th A.M. Light northerly breeze and fine clear weather
8 A.M. Light passing showers of rain, soon moderate
breeze & clear, 4 P.M. fresh N.N.W. breeze & cloudy weather
8 P.M. N.W. breeze midday do weather
Lat 51.45 N Long 51.28 W course N 48 E dist 28 miles

18th A.M. Moderate breeze and fine clear weather, 10 A.M.
do weather at 11. soon moderate breeze & fine clear weather
1 P.M. do 8 P.M. decreasing S.E.W. breeze & fine weather
midnight.
Lat 51.45 N Long 49.24 W is N 32 W dist 240 miles

19th A.M. Light southerly breeze and fine weather, soon
moderate S.E. breeze, 8 P.M. moderate easterly breeze
and fine clear weather, midday do weather
Lat 49.51 N Long 49.57 W is S 5 W dist 180 miles

ANEXA 2

Aprovizionarea

de

SHEILA CHICHESTER

Întotdeauna aprovizionările au constituit sarcina mea și o găsesc foarte interesantă. În timpul verii 1956, toți cei trei membri ai familiei noastre am petrecut o lună la bordul lui „Gipsy Moth III”; tot timpul Francis a notat absolut tot ceea ce mâncam. Aceasta i-a permis să stabilească cantitățile necesare unei singure persoane timp de 120 zile și lista aceasta a servit ca bază pentru toate cumpărăturile necesare călătoriei în jurul lumii.

După ce am determinat cantitățile necesare, am avut o consfătuire cu directorul unui magazin din Londra specializat în alimente dietetice, căci Francis dorea să ia cu el multe alimente vegetariene. Am comandat ouă provenind de la găini trăite în libertate. O altă listă, foarte lungă, a fost destinată pentru cumpărături la un alt mare magazin și am cerut ca totul să se ambaleze în pachete mici, ușor de depozitat și numerotate.

Cumpărăturile au fost livrate la locuința noastră din St. James's Place 9, unde am destinat o cameră pentru depozitarea și împachetarea lor definitivă. Am încredințat responsabilitatea acestor provizii funcționarilor întreprinderii noastre. Singurul lucru care nu a mers prea bine a fost conservarea ouălor; nu s-au păstrat și Francis a trebuit să arunce 14 duzini. După sfatul unui amic el a cerut să fie acoperite cu ceară de albine, deși până atunci întotdeauna utilizasem în acest scop produsul chimic special denumit Oteg. Condițiile erau desigur mai diferite căci pentru traversarea Atlanticului ouăle au trebuit să dureze numai 30 de zile. Când a început operația de acoperire cu ceară, era foarte cald, nimeni nu prea avea chef s-o facă și fără îndoială, a fost executată necorespunzător. Pe lângă aceasta, procurasem ouăle prea devreme; ar fi trebuit să le luăm chiar de la Plymouth. Întotdeauna este ușor să fii înțelept după ce ai trecut printr-o experiență. Am procurat numeroase cutii etanșe Tupperware, numerotate și clasate pentru împachetarea alimentelor. Am făcut două liste, una conținând toate alimentele în ordine alfabetică, alta a tuturor cutiilor, cu conținutul respectiv; de asemenea, am întocmit un plan al locurilor de depozitare la bord, care îi permitea lui Francis să le găsească ușor.

Pe cheiul Turnului Londrei era îngrozitor de cald și ouăle au fost depozitate aproape de motorul navei „Gipsy Moth”; am observat aceasta în timpul navigației pe Tamisa, înainte de plecare. Probabil că ouăle, prost protejate cu ceară, erau pe

jumătate stricate și în parte răcoapte chiar înaintea plecării lui Francis! Fapt regretabil căci ouăle reprezentau necesarul de proteine într-un regim fără carne și am fost îngrijorată când am auzit de pierderea lor. Am regretat că nu le pregătisem eu însumi, dar aveam atât de multe lucruri de făcut.

Înainte de plecare, toată vara Francis s-a antrenat cu coptul pâinii într-un mic cuptor așezat pe reșoul primus din bucătăria de la bord. Pentru el pâinea integrală era excelentă. A mai luat cu sine sămânță de muștar și de cresson cu scopul de a le pune să încolțească pe o flanelă de bumbac ca să aibă legume proaspete și să prevină lipsa de vitamină C.

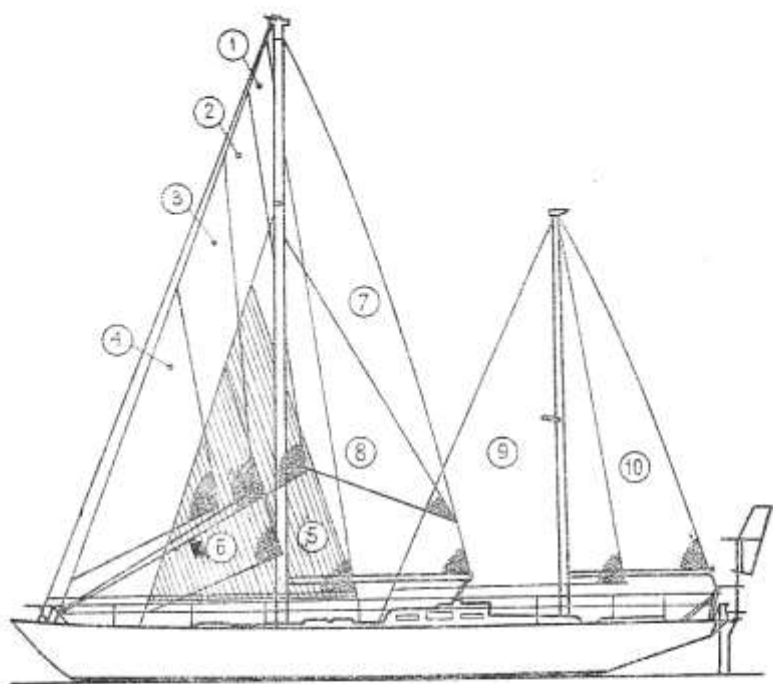
Pentru călătoria spre Australia, Francis nu a fost de acord să ia multe cutii de conserve de pește și, după părerea mea, aprovizionarea în această privință a fost insuficientă. Pentru întoarcere, l-am convins să imbarce 100 de cutii. Avea multe alimente naturale, miere, stafide, nuci și Barmene, produs excelent bogat în vitamina B și în drojdie de bere, care se conservă admirabil. Nu trebuie să uităm cantitatea importantă de usturoi.

Condițiile călătoriei fiind dificile și neavând timp să-și pregătească alimentele, Francis a ajuns la Sydney cu o mare parte din provizii neconsumate. Am descărcat și verificat totul, apoi am comandat alte provizii necesare, la firma David Jones. Am preparat o listă cu cantitățile exacte și după o consfătuire cu conducerea firmei, nu am mai avut nici o grijă: totul a fost livrat, perfect ambalat, la Escadra regală de iahturi de la Sydney, al cărei secretar ne-a pus la dispoziție un local foarte aproape de locul unde era nava. Niciodată nu am tăcut aprovizionarea în condiții atât de bune.

Operația a fost totuși o corvoadă, căci am petrecut multe zile cu verificarea și aranjarea, pe o căldură toridă. Giles m-a ajutat, dar a trebuit să se întoarcă în Anglia înainte de terminarea operației. Din fericire, am obținut ajutorul unui admirabil tânăr, Robert Anderson, și al mamei sale.

În duminica precedentă plecării lui Francis, în timp ce aranjam proviziile la bord temperatura era insuportabilă, 100°F (38°C). Am vrut să mă întorc la hotel ca să mă odihnesc un moment și, fără îndoială, prea obosită, am căzut în cameră și mi-am fracturat trei ligamente la gleznă. A trebuit să țin piciorul ridicat în aer timp de trei zile și restul timpului petrecut în Australia am șchiopătat cu glezna bandajată.

În timpul călătoriei de întoarcere, alimentația lui Francis a fost mai bună, probabil mulțumită fructelor proaspete perfect ambalate și proviziei abundente de cartofi. În prima parte a călătoriei, cartofii i-au lipsit; de fapt, în epoca plecării, în magazinele engleze se găseau doar cartofi noi și ne temusem că nu se vor conserva. În timpul călătoriei a dus lipsa cartofilor, apoi a mai intervenit și pierderea ouălor. Noroc că a avut praf de ouă.



Planul velaturii lui „Gipsy Moth IV”

1. Velastraiul mare, 600 picioare pătrate
2. Focul mare, 300 picioare pătrate
3. Focul de drum, 187 picioare pătrate
4. Focul de furtună, 107 picioare pătrate
5. Velastraiul trinchet, 188 picioare pătrate
6. Velastraiul de furtună, 95 picioare pătrate
7. Vela mare, 289 picioare pătrate
8. Vela de capă, 144 picioare pătrate
9. Velastraiul artimon, 350 picioare pătrate
10. Vela artimon, 143 picioare pătrate

Mic glosar nautic

la ediția în limba româna

A

a) abate: acțiunea care, în navigația cu vele, are drept rezultat mărirea unghiului dintre direcția vântului și planul diametral al navei (a abate *sub vânt*).

(a) acosta : a veni cu bordul navei la un chei sau lângă altă navă.

(a) amara : a fixa un obiect la bordul unei nave pentru a nu se deplasa din cauza mișcărilor navei.

ancorator : dispozitiv folosit la navele cu vele pentru *fundarisirea ancorei cu traversă*. Este format dintr-o placă metalică înclinată, pe care este așezată ancora și din mai multe lanțuri (*boțuri* de ancoră) fixate cu un capăt la placă și cu celălalt capăt la pârghia de manevră a ancoratorului. La acționarea pârgchiei de manevră *boțurile* se desfac și ancora eliberată *se fundarisește*.

ancoră cu traversă (ancoră amiral) : ancoră cu brațe fixe, prevăzute cu gheare care se înfig în fundul apei. La extremitatea superioară a fusului ancorei este montată o bară de oțel, denumită traversă, dispusă perpendicular pe planul brațelor, servind la întoarcerea ancorei cu gheara în jos pentru a o fixa când este trasă pe fund de lanțul respectiv.

ancoră de derivă (ancoră de furtună) : con sau piramidă din pânză rezistentă, de vele, cu deschidere de 80 - 90 cm, menținută cu ajutorul unui cerc metalic și remorcată de o *parâmbă* rezistentă. Cu ajutorul ancorei de derivă lăsată la *provă* se menține nava cu *prova în vânt*, datorită rezistenței pe care o opune când ancora de furtună este trasă prin apă.

ancorat : ancoră mică cu brațe fixe și în general cu traversă mobilă.

anemometru : aparat pentru măsurat viteza vântului, format dintr-o morișcă cu palete sau cupe, cuplată la un contor.

antropic : interval de timp necesar pentru ca Soarele să treacă de două ori consecutiv prin punctul vernal

arboradă: parte a *greementului* cuprinzând ansamblul *arborilor*, *vergilor*, *gbiurilor* și *picurilor*.

arbore: construcție de lemn sau metalică, verticală sau ușor înclinată, care susține *velatura*, antenele de radio și dispozitivele de semnalizare. Când arborele este format din mai multe bucăți, acestea poartă următoarele denumiri : coloană, ceea ce pătrunde în puntea navei ; arborele gabier, în prelungirea coloanei, arborețul, partea superioară a arborelui. *Velierele* pot avea mai mulți arbori (catarge).

arbore artimon : arborele din *pupă*.

arborele trinchet: primul arbore vertical, începând din *provă*.

ardentă: tendința unei nave cu vele de *a veni în vânt*. Amploarea acestei tendințe depinde de situația centrului de rezistență a apei, în raport cu centrul de *velatura*. Când nava este ardentă, centrul de rezistență laterală a apei se află înaintea centrului de *velatura*.

asietă: starea de înclinare longitudinală a navei, exprimată prin diferența de *pescaj* dintre *prova* și *pupa* ; este normală, când *pescajul prova* este egal cu *pescajul pupa*.

axa polilor cerești: axa polilor geografici (nord și sud) prelungită la infinit.

azimut: arcul de orizont sau unghiul la centru corespunzător al unui astru, măsurat de la nord în sens retrograd până la verticala astrului, putând lua valori de la 0—360°.

B

baba: stâlp solid metalic, de formă specifică, fixat pe chei sau pe puntea navei, utilizat pentru legarea navei la chei.

babord: partea laterală din stânga planului longitudinal al unei nave, privind de la *pupă* spre *provă*.

balansină : *manevră* fixă, folosind la susținerea *vergilor*, *ghiurilor* și *picurilor* ; poartă denumirea dispozitivului pe care-l susțin (balansina *ghiului*).

bandulă : pară de lemn, lestată în interior, de care este *matisată* o *saulă* lungă ; de *saulă* se leagă *parâma* care trebuie dusă la chei sau la bordul altei nave. Marinarul dă în prealabil bandulei o mișcare de rotire, apoi o lansează spre chei, de unde cu ajutorul *saulei* se trage *parâma* respectivă.

Beaufort (scara) : tabel cuprinzând criterii de apreciere a forței vântului, de la 1 la 12° ; aprecierea se face după aspectul velor și starea mării.

bigă: instalație la bordul navei pentru ridicarea încărcăturilor. Se compune dintr-un *scondu* prins de *arbore*, putând pivota în jurul acestuia și având în celălalt capăt un *palanc* cu ajutorul căruia se poate ridica o încărcătură de pe chei și dă o mișcare de rotație laterală până deasupra punții sau *bocaportului*, unde este lăsată în jos. La descărcare, manevra este inversă.

bocaport: deschidere în punte, prin care se încarcă și se descarcă magazinele navei.

bompres : mic catarg orizontal sau ușor înclinat, fixat la *prova* unei nave cu vele, pe care se ridică *focul* sau *focurile*.

bordaj: ansamblul fâșiilor metalice sau de lemn care învelesc etanș osatura unei nave. La navele din lemn, bordajul e constituit din seânduri de lemn (*file*), fixate de osatură prin șuruburi, etanșarea obținându-se prin *călăfățuire*.

boț de ancoră : bucată scurtă de lanț având un capăt prins cu un inel de puntea navei, iar celălalt capăt al lanțului având un cârlig. Este utilizat la fixarea lanțului de ancoră, când aceasta este la post.

brizant: val care se sparge în apropierea țărmului, lovindu-se de fundul puțin adânc sau de stânci.

C

cabestan. aparat de ridicat prin tracțiune cu ajutorul unui cablu sau lanț, având ca piesă principală una sau două tobe coaxiale și cu axă de rotație verticală; servește pe navă pentru ridicarea ancorei sau pentru manevra de apropiere la mal când acostează cu *pupa*.

cabotaj: navigație cu scopuri comerciale, de-a lungul coastei, în special între porturile aceleiași țări.

cală : încăpere situată sub puntea principală a unei nave cu o singură punte, sau între fund și prima punte, denumită punte inferioară ; în cală se depozitează diferite materiale ; instalație portuară pentru construit sau reparat nave, având un plan înclinat folosit pentru lansarea sau ridicarea prin *halaj* a navelor.

calm ecuatorial: zonă situată de-o parte și de alta a ecuatorului, între zonele alizeelor ; vânturile sunt slabe și rare, cerul noros și precipitațiile abundente ; presiunea atmosferică este scăzută.

calm tropical: zonă situată între latitudinile 30 și 35°, caracterizată prin vreme caldă și frumoasă.

calm plat: stare a mării, în care suprafața apei nu are nici un fel de undulații.

canistrelă : inel metalic care servește la învergarea pe strai a velei.

capă (a ține la ~) : a schimba direcția și drumul navei, față de drumul urmat, pentru a menține o asemenea alură în raport cu vântul și valul, încât să se obțină maximum de siguranță împotriva răsturnării, luării de apă sau avariilor. În general, o navă cu vele ține capa având vântul la circa 6 carturi din *provă* ; în această poziție, nava are viteză redusă și merge în derivă, formându-se în *bordul* în care bate vântul un *siaj* transversal liniștit, scutind astfel *bordul* din spre vânt de loviturile valurilor. În timpul capei se mențin ridicate un minim de vele. Dacă nava nu este bine echilibrată sub vele, are tendința de a se abate cu *prova* în vânt (*capă ardentă*), poziție periculoasă, deoarece *arborii* pot fi avariați din cauza șocurilor primite de navă prin izbiturile valurilor.

capă seacă : alura de *capă* luată de o navă cu vele când toate velele sunt strânse, cu excepția *velei de furtună*.

capă moale : alură de *capă*, când nava nu este bine echilibrată sub vele și, ca urmare, *prova* are tendința de a se abate *sub vânt*.

cap la compas: direcția de mers a unei nave exprimată prin unghiul format între *linia de credință* și linia indicată de nord, la *compas*.

carabinieră : cârlig menținut închis cu ajutorul unui resort.

carenă : partea exterioară a corpului unei nave, aflată sub *linia de plutire*.

carlingă : piesă de legătură longitudinală, făcând parte din scheletul de rezistență al navei.

cart: interval de timp (patru ore), cât durează serviciul unui schimb la bordul unei nave.

cart: a 32-a parte din *roza vânturilor*, adică $11 \frac{1}{4}^\circ$ din 360° . Cu ajutorul acestei unități de măsură se exprimă drumul aproximativ al unei nave cu vele și direcția vântului

carte-pilot: broșură publicată de servicii hidrografice, cuprinzând informații care nu sunt indicate pe hărțile maritime, de exemplu descrierea coastei, repere la uscat, treceri periculoase, date referitoare la *maree*, valuri, curenți locali, locuri de ancorat etc.

călăfățuire : operație constând din umplerea spațiului dintre *filele bordajului* sau ale punții cu un amestec de câlți și smoală, denumit calafat.

(a) *cădea travers*: (vezi *travers*).

centru de derivă: punctul de aplicare a rezultantei forțelor de rezistență a apei asupra carenei navei, când aceasta derivează (se deplasează lateral).

centru de velatură: punctul de aplicare a rezultantei presiunilor vântului asupra *velaturii* navei cu vele. Centrul de velatură se află deasupra *centrului de derivă* al navei, din care cauză nava ia întotdeauna o înclinare sub vânt.

cerc orar al unui astru : semicercul care unește cei doi poli ai sferei cerești, trecând prin astrul respectiv.

cheie de lanț: unitate convențională de măsură pentru lungimea lanțului de ancoră. Obișnuit, o cheie de lanț are 25 m. Lungimea exprimată în chei se marchează prin brățări montate pe zaua de legătură dintre cheile lanțului, astfel că după numărul brățărilor se poate determina câtă lungime de lanț a fost lăsată la apă o dată cu ancora.

chilă : piesă principală din osatura navei, situată la fund în planul longitudinal al navei, de care

se prind coastele și *carlinga* centrală. Chila este o piesă continuă pe întreaga lungime a navei, având fixate *etrava* la *provă* și *etamboul* la *pupă*.

ciclon : *sistemul baric* în care *izobarele* închid o depresiune, presiunea scăzând de la periferie spre centru. Într-un ciclon vântul de la suprafața pământului girează în sens invers acelor unui ceasornic în emisfera nordică și în sensul acelor în emisfera sudică.

cârmă : organ de formă plată, orientabil în jurul unui ax, servind la menținerea sau schimbarea direcției de mers a navei.

cârmă automată : dispozitiv aplicat la cârmă navelor mici cu vele, ale navigatorilor solitari. Dispozitivul care este pus în funcțiune când navigatorul solitar nu stă la cârmă, este acționat de o paletă pivotând pe un ax și care își schimbă orientarea în funcție de direcția vântului. După ce a echilibrat velatura, navigatorul solitar *amarează echea*. Dacă nava, dintr-o cauză oarecare, se abate de la drumul fixat, paleta dispozitivului continuă a-și menține poziția inițială față de vânt, făcând ca dispozitivul să acționeze asupra cârmei principale, care în mod automat aduce nava la drum.

cliper : velier mare, foarte rapid, folosit în secolul al XIX-lea, inițial pentru contrabanda de opiu, apoi pentru transporturi de ceai și mărfuri. Avea o velatură foarte dezvoltată și o formă specială a corpului navei, datorită căreia era cea mai rapidă navă din epoca respectivă.

cocă : partea navei alcătuită din schelet și înveliș.

cocpit: spațiu neacoperit de punte, situat la *pupa* sau la centrul navelor mici cu vele.

compas de drum : compas montat în fața timonei, după care se menține drumul navei. La navele mai mari se folosește și un compas etalon situat deasupra comenzii, ferit de orice perturbații magnetice, care servește la controlul compasului de drum și la luarea relevmentelor.

compas (magnetic) : busolă marină, așezată în cutia compasului, prevăzută cu suspensie cardanică, ce asigură poziția orizontală față de mișcările navei. Un sistem de mai multe ace magnetice dispuse paralel și fixate pe un disc alcătuiesc roza compasului. Această roză se poate roti liber în cutia compasului, în jurul unui ax vertical ce trece prin centrul rozei. Axa magnetică (linia N—S) a sistemului de ace magnetice coincide cu linia nord-sud a rozei, care este gradată de la 0—360°.

copastie : bordură de lemn, montată orizontal la partea superioară a *parapetului* navei.

cronometru de bord: aparat servind la determinarea precisă a *timpului mediu la Greenwich*, în funcție de care sunt exprimate coordonatele astrilor și *efemeridele* nautice.

crucetă: *vergă* fixată transversal pe arborele unei nave cu vele ; mărește puterea de sprijin a *saturilor* care trec prin vârful ei.

culisor: piesă prin intermediul căreia se poate executa o mișcare de alunecare pe un element de ghidare.

culminație: poziția unui astru, atunci când în cursul mișcării diurne a sferei cerești astrul se află în meridianul superior al observatorului.

cușetă : pat în cabina unei nave, cu margini mai ridicate pentru a împiedica pe cel care doarme să cadă pe timp de *ruliu*. Pe „Gipsy Moth IV“ există și o cușetă specială, *de veghe*, care permite navigatorului solitar, fiind culcat, să țină sub observație diferite aparate pentru dirijarea mersului navei

declinația unui astru : arcul de cerc orar al astrului sau unghiul respectiv la centru, măsurat de la ecuatorul ceresc până la astru.

declinație magnetică : unghiul format de direcția nord adevărat (planul meridianului astronomic sau geografic) cu planul meridianului magnetic (nordul magnetic). Declinația este pozitivă când meridianul magnetic este la est față de cel astronomic (declinație estică) și negativă în caz contrar (declinație vestică).

(a) *deferla* : spargerea și împrăștierea crestei unui val.

deplasament: volumul apei dislocate de opera vie a corpului navei, practic măsurat în tone a 1000 kg.

deplasament standard: corespunzător încărcării standard internaționale, se măsoară convențional în tone engleze (1 t engleză = 1 016 kg).

derivă : unghiul dintre chila navei și direcția de deplasare a navei, format sub acțiunea vântului sau a unui curent marin.

diferență de pescaj: diferența dintre pescajul prova și pescajul pupa.

dinghy : sinonim cu pui ; ambarcație mică, de lemn, cu două rame, servind pentru curse și lucrări de corvoadă la bord, sau ambarcație mică de salvare, confecționată din cauciuc și umflată pneumatic în caz de nevoie.

dreaptă de înălțime : linie de poziție astronomică determinată de înălțimea observată la un astru. Punctul (poziția) unei nave este determinat de intersecția a două sau trei drepte de înălțime la aștri diferiți, sau la același astru, la intervale de timp. Mai precis, dreapta de înălțime poate fi definită ca tangenta geometrică la cercul de înălțime, care este totalitatea punctelor din care o infinitate de observatori măsoară aceeași înălțime la un astru, la un moment dat, centrul acestui cerc fiind proiecția terestră a astrului respectiv.

(a) *dubla* (un cap) : a naviga în jurul (unui cap).

E

eche: piesă de lemn, montată la capătul axei cârmei, servind la manevrarea cârmei.

ecliptică: drumul aparent descris de soare pe sfera cerească în timp de un an, în sens direct.
ecuator ceresc: planul perpendicular pe axa polilor cerești, trecând prin centrul sferei cerești.

efemeride : tabele întocmite pe baza calculelor observatoarelor astronomice, cuprinzând date precise referitoare la mișcarea și situația în timp a soarelui, planetelor și altor aștri importanți ; sunt folosite pentru calculele de navigație.

etambou : piesă groasă prin care se termină chila spre pupa. Ca și *etrava*, constituie una dintre piesele principale ale osaturii longitudinale a navei.

etravă : piesă groasă cu care se termină chila spre provă.

F

far: instalație echipată cu o sursă luminoasă, montată deasupra nivelului mării, care servește ca reper pentru navigația maritimă și fluvială în timpul nopții. Caracteristicile farului (înălțime, sector de vizibilitate, putere luminoasă, intervale între eclaturile luminoase) permit identificarea pe timpul nopții. Caracteristicile sunt trecute în Cartea farurilor și pe hărțile marine ; ansamblul vergilor, velelor și manevrelor unui arbore ; exemplu, farul prova.

fathom : unitate engleză de măsură de lungime prin care se indică pe hărțile maritime adâncimea

la care se află fundul ; este egală cu 2 yarzi sau 1,82 m.

ferță : fâșie de pânză din care se confecționează vela, cosând mai multe una de alta.

(a) *fila* : a da drumul încet unei *saule* sau *parâme*.

filare de ulei: împrăștiere de uleiuri vâscoase (vegetale sau de pește) în *vântul navei*, la o distanță de circa 10—15 metri prin intermediul unor saci de pânză plutitori, legați de bord cu o *parâmă*, în caz de mare agitată, atunci când nava ține la capă. Uleiul se întinde pe suprafața apei sub forma unei pelicule care împiedică aderența dintre vânt și val; rezultatul este că valurile cu creastă se transformă în *hula*, reducând posibilitatea de a lua apă precum și efectul mecanic datorat spargerii valului de corpul navei. Sub acțiunea vântului și valurilor, nava fără viteză derivează mult mai repede decât pata de ulei de la suprafața apei.

filă: scândură de lemn fixată pe osatura unei nave și formând *bordajul* acesteia.

flux (maree înaltă) : ridicarea nivelului apei, datorat *mareei*.

foc: velă triunghiulară aflată la *provă*, *învergată* pe *straturile arborelui trinchet*.

frecvență de pericol: acea frecvență folosită în radionavigație, fixată prin regulamente internaționale și rezervată pentru emisiunile radio ale navelor aflate în pericol. Stațiunile radio de coastă veghează permanent pe această frecvență (500 kHz) pentru a capta apelurile transmise.

fundarisire : operație prin care ancora este lăsată să cadă în mare de pe un *ancorator* sau din *nară* în vederea ancorării.

fungă : *manevră* curentă cu ajutorul căreia se ridică o *velă* sau o *vergă* pe care este *învergată* vela.

fus orar : zonă de pe suprafața globului determinată de anumite meridiane și stabilită pentru a înlătura dificultățile provocate de diferențele prea mari ale *timpiilor locali*. În acest sistem, în toate punctele, orice fus orar are același *timp local*, anume timpul meridianului pe care îl traversează. Globul terestru a fost împărțit în 24 fuse orare : 12 la est și 12 la vest față de meridianul Greenwich, fiecare fus cuprinzând un sector de 15° longitudine. Fusul orar are în centru un meridian principal, care este un multiplu de 15° ; limitele fusului orar sunt două meridiane situate la est și la vest de meridianul principal, la distanțe de 7°30'. Diferența maximă între ora unui loc al fusului și timpul local respectiv nu depășește 30 min.

G

gai: *manevră* curentă folosită pentru a orienta o *bigă* sau un *scondru* în plan orizontal, prin rotirea scondrului în jurul axului său vertical.

ghidon : pavilion de formă dreptunghiulară din a căru latură exterioară s-a decupat un triunghi. Este folosit în Codul internațional de semnale ; la „Gipsy Moth IV” este un pavilion distinctiv al clubului nautic respectiv.

ghiu : scondru montat articulat la partea inferioară a *coloanei arborelui* și susținut la capătul liber de o *balansină*. Pe ghiu se *înverghează* marginea inferioară a velei respective.

giruetă: instrument indicator al direcției vântului format dintr-o tijă orizontală, terminată la un capăt în formă de pană. Ansamblul se rotește în plan orizontal în jurul unui ax vertical ; coada cu pană orientează capătul liber al tijei în direcția vântului, indicând pe un cadran această direcție, în grade sau *carturi*.

G.M.T.: timpul mediu la Greenwich (*unghiul orar* al *soarelui mediu*, măsurat de la meridianul Greenwich).

goeletă : navă cu vele, de mic tonaj, cu forme fine, având doi *arbori* cu *greement auric*.

grandee: *parâmă* cusută la marginea velei, servind la întărirea acesteia.

greement: ansamblul format din *arborada*, *manevrele* și *velatura* unei nave.

gren : lovitură de vânt de scurtă durată, generată de o diferență mare de temperatură între două mase de aer apropiate. Grenurile sunt frecvente în zona *calmurilor ecuatoriale* (Tornados, în Africa Occidentală, Pamperos, la gura fluviului La Plata). Grenurile constituie un pericol foarte mare pentru velierele surprinse cu toate velele ridicate.

(a) *guverna* : a menține sau schimba direcția de mers a navei cu ajutorul cârmei.

gubernare la compas: a menține nava pe o direcție dată, manevrând cârma astfel încât *linia de credință* să vină în dreptul gradației compasului care corespunde drumului ce trebuie urmat de navă. La navele cu vele, guvernarea la compas nu se poate face riguros după indicațiile compasului, ci folosindu-se cu abilitate forța și direcția vântului.

H

habitaclu: locul *compasului*, construit din lemn sau din metale nemagnetice.

halaj: operația de tragere a ambarcațiilor, prin mijloace mecanice sau animale, pe apă sau pe cală.

hartă gnomonică: hartă marină având la bază un sistem de proiecție din centrul pământului pe un plan tangent la elipsoidul terestru într-un punct situat în centrul zonei de proiecție. Această hartă se folosește la navigația oceanică pe mari distanțe (navigație pe *ortodromă*) și pentru *navigația radiogoniometrică*, deoarece arcele de cerc mare (*ortodrome*) apar ca linii drepte ; *loxodroma* este reprezentată ca o curbă cu concavitate spre ecuator. În proiecție gnomonică, meridianele apar ca linii drepte convergente spre poli, iar paralelele au forme conice.

harta sinoptică : hartă având calitatea că diversele sale părți componente și detalii pot fi cuprinse de la prima vedere.

hublou : fereastră rotundă în bordul navei, prevăzută cu geam gros și cu șuruburi de fixare ; o garnitură de cauciuc împiedică pătrunderea apei când valurile lovesc în bord.

hulă: mișcare ondulatorie a suprafeței mării, după încetarea unei furtuni, formând valuri de formă regulată, având drept curbă directoare o sinusoidă.

I

izobară: linia care unește puncte de egală presiune atmosferică de pe suprafața pământului.

Î

înălțimea unui astru : unghiul vertical, măsurat de la orizontul observatorului până la astru (valori de la 0—90°).

înclinație magnetică : unghiul format într-un anumit loc de pe suprafața pământului, între acul magnetic liber suspendat și planul orizontului. Înclinația magnetică ia valori între 0 și 90° și se consideră pozitivă când Polul Nord al acului magnetic se află sub planul orizontului (în emisfera boreală). În emisfera australă Polul Nord al acului magnetic se află deasupra planului orizontului și înclinația magnetică se consideră negativă.

înclinometru : instrument utilizat la măsurarea unghiului de înclinare transversală a navei. Este format dintr-un pendul având la capăt un indice care, în funcție de înclinarea navei, se deplasează în fața unui sector circular divizat în grade.

întinzător de bord: dispozitiv folosit la bordul navelor pentru întinderea *manevrelor* fixe, constând dintr-un manșon cu filet interior la ambele capete de sensuri inverse) și din două tije, cu un capăt filetat, iar celălalt furcat, cu ureche sau cârlig.

învergare : prinderea velei cu marginea de învergare, de verga respectivă.

L

latitudine (ϕ) : coordonata geografică a unui punct de pe suprafața Pământului, măsurată pe arcul de meridian, de la ecuator până la paralelele punctului respectiv. Latitudinea are valori cuprinse între 0 și 90° ; dacă punctul este situat în emisfera nordică, latitudinea se consideră nordică sau pozitivă, iar dacă este situat în emisfera sudică, latitudinea se consideră sudică sau negativă.

linie de credință: indicație pe cutia *compasului*, care materializează planul diametral al navei.

linie de plutire: planul teoretic orizontal la nivelul apei liniștite, care împarte corpul navei în două părți : *opera vie* și *opera moartă*.

linia internațională de schimbare a datei: linie ipotetică, de-a lungul meridianului de 180° , socotită ca locul unde începe fiecare zi calendaristică. În călătoria sa, nava „Gipsy Moth IV” a ajuns în zona *fusului orar* 12 (meridianul fusului orar având longitudinea 180°) care este delimitat de meridianele $\pm 172^\circ 30'$. Fusul 12 are o oră diferită cu 12 ore față de fusul 0. În cele două părți ale fusului 12 (separate de meridianul 180°) ziua are date diferite : între $+ 172^\circ 30'$ și 180° , longitudine estică, ziua are o dată, iar între $-172^\circ 30'$ și 180° longitudine vestică, ziua are altă dată, meridianul 180° constituind linia de schimbare a datei. Când o navă trece peste meridianul 180° se menține neschimbată ora fusului, dar se schimbă data zilei după cum urmează : dacă nava merge spre est, se scade o zi ; dacă nava merge spre vest, se adaugă o zi. Astfel se explică cele „două joi” din cursul călătoriei lui Chichester.

loch : instrument cu care se măsoară distanța parcursă de navă, uneori prevăzut și cu dispozitiv de înregistrare a vitezei navei.

loch electric : aparat aflat la bordul navei, format dintr-un ax montat într-un tub, având la un capăt o elice rotită de curentul apei și la celălalt capăt un dispozitiv electric care înregistrează viteza navei și numărul milelor parcurse. Un cadran repetitor se află în cabină, pe tabloul cu aparate de bord.

loch manual: vechi instrument pentru măsurarea vitezei navei, compus dintr-un sector de lemn de formă curbă, lestat cu plumb la partea inferioară și legat în labă de gâscă cu o *saulă de remorcă* pe care sunt marcate noduri echidistante. Lochul este lăsat la apă, la *pupă*, când nava este în mers, iar sectorul de lemn este frânat datorită rezistenței apei, provocând derularea *saulei de remorcă*. Timonierul respectiv numără nodurile desfășurate pe timp de 30 secunde (a se vedea procedeul de măsurare a vitezei la *nod*).

longitudine : (X) : arcul de ecuator terestru măsurat de la meridianul Greenwich spre est sau spre vest, până la meridianul unui anumit punct după suprafața pământului (sau unghiul corespunzător la centru). Longitudinea poate lua valori cuprinse între 0 și 180° , considerându-se estică sau pozitivă dacă punctul este situat în emisfera estică, și vestică sau negativă, dacă punctul este situat în emisfera vestică.

loxodromă: curba care unește două puncte de pe suprafața pământului, tăind toate meridianele sub același unghi. Este curba pe care o descrie pe suprafața pământului o navă care ține un anumit drum. Pentru navigația pe distanțe scurte (navigație pe loxodromă), se utilizează hărți marine în care loxodromă apare ca o linie dreaptă.

lumini de drum sau de poziție: sunt stabilite prin regulament internațional și obligatoriu ; toate navele trebuie să le aibă aprinse de la apusul până la răsăritul soarelui. Aceste lumini trebuie să fie vizibile pe o anumită distanță și într-un anumit sector, astfel că, de la bordul altei nave noaptea se

poate determina drumul pe care merge nava respectivă și la ce distanță se găsește. Luminile de drum sunt : albe la *catarge*, roșii la *babord* și verzi la *tribord*. Pentru cazul când nava este în imposibilitate de manevră, pusă pe uscat etc. regulamentele internaționale prevăd lumini de poziție distincte.

M

manevre : totalitatea *parâmelor* sau lanțurilor folosite la fixarea sau manevrarea elementelor *arboradei*, *vergilor* sau *velelor*. Manevre fixe sunt acelea care fixează elementele *arboradei*, anume, *sarturile*, *patarașinele*, *straiurile*, *balansinele*. Manevre curente sunt cele care servesc la ridicarea, strângerea și coborârea *vergilor* și a *velelor*.

marangoz; lucrător care execută și montează piesele de lemn ale corpului navelor de lemn.

marele pavoaz : ansamblul pavilioanelor Codului național de semnalizare și al pavilioanelor naționale, dispuse în ordinea culorilor și ridicare la catarg pentru a marca o solemnitate sau onora o personalitate care vine la bord. La navele cu un catarg, *marele pavoaz* are formă triunghiulară, având ca bază puntea ; la navele cu mai multe catarge are formă trapezoidală, baza mare fiind puntea. Noaptea, *marele pavoaz* este format din becuri electrice pe aceleași trasee.

margine de întinsuri : marginea inferioară a unei *vele*.

margină de învergare: marginea care se înverghează, se prinde pe *verga* respectivă.

maskarea velelor : (vezi *velă mascată*).

matissire: împreunare fără noduri a capetelor a două *parâme* sau a unui capăt de *parâmă* cu ea însăși, efectuată prin desrăsucirea și așezarea față în față a celor două capete și trecerea șuvițelor una peste alta ; după această operație *parâma* se înfășoară și se *patronează*.

mărul catargului: proeminență sferică aflată în vârful *arboarelui*.

meridian magnetic : intersecția planului vertical, care cuprinde direcția locală a intensității câmpului magnetic cu suprafața pământului.

merlin : *saulă* subțire, albă sau gudronată, formată din două *sfilaje* care servesc la *patronare* și *matissire*.

milă marină: lungimea arcului de meridian de 1' la latitudinea de 45° servește în navigație la măsurarea distanțelor, fiind egală cu 1852 m.

milibar : unitate de măsură a presiunii, egală cu a mia parte dintr-un bar ; barul este egal cu 10⁶ barii, baria fiind unitatea de măsură pentru presiune în sistemul G.C.S., egală cu o dină/cm²

mişcare diurnă (a *sferei cerești*): mișcare aparentă determinată de rotația pământului în jurul axei polilor ; este o mișcare uniformă cu sensul de la est la vest (sens retrograd), cu durata de 24 ore.

(a) *mola* : a da drumul complet unei *parâme* sau unui cablu.

mură : *manevră* curentă cu ajutorul căreia se întinde spre *provă* colțul de jos al unei *vele*.

murele la babord: expresie prin care se arată poziția velierului în raport cu vântul : nava primește vântul din *babord*.

murele la tribord: idem, nava primește vântul din *tribord*.

N

nară de ancoră : orificiu circular sau eliptic în *bordajul*, puntea sau *parapetul*, unei nave, servind la trecerea în afară a lanțului de ancoră.

(a) *naviga în bordee*: navigația unei nave cu vele, care înaintează în *volte* primind vântul din același bord.

navigație astronomică : navigație în largul mării, când nu sunt vizibile repere la coastă; în această situație, *punctul* navei se determină prin observații la aștri. În navigația astronomică, *punctul* navei se poate determina prin calculul separat al latitudinii și longitudinii, prin observații la aștri care ocupă o poziție determinată pe *sfera cerească*, sau prin intersecția a două sau trei linii de poziție astronomică numite *drepte de înălțime*.

navigație estimată : navigația în care *punctul* navei este ținut la zi pe baza drumului stabilit prin indicații ale *compasului* și ale distanțelor parcurse (cu ajutorul *lochului*). Pe harta marină se trasează drumul navei din punctul de plecare și se măsoară distanța parcursă în intervalul de timp respectiv ; pot interveni erori, datorite vântului, valurilor, curenților, erorilor aparatului.

navigație radiogoniometrică : navigație în care se folosesc fie *relevmente* la navă, luate de la stațiuni de radiogoniometrie de la uscat, fie *relevmente* luate de la bord la radiofarurile de la uscat.

nod : unitate de măsură a vitezei navelor egală cu o *milă marină* (1 852 m) pe oră. Denumirea vine de la sistemul folosit în trecut pentru măsurarea vitezei navelor cu vele, care consta din numărarea nodurilor *saulei lochului* lăsat în apă la *pupă* și care se desfășura într-un interval de timp de 30' (adică a 120-a parte a unei ore). Numărul de noduri desfășurate reprezenta viteza în *mile marine* pe oră, deoarece nodurile se aflau la o distanță de 15,432 m unul de altul, adică la a 120-a parte dintr-o *milă marină*.

nostrom : șeful de echipaj la bordul navei

O

ochet: capătul unei *parâme* sau sârme, întors în formă eliptică (de ochi) și (*matisit*).

operă moartă: partea din corpul navei aflată deasupra liniei de *plutire*.

operă vie : partea din corpul navei, aflată sub *linia de plutire*.

ortodromă: arcul de cerc mare care unește două puncte de pe suprafața pământului ; ortodroma taie meridianele sub unghiuri diferite și reprezintă distanța cea mai scurtă între două puncte. Întrucât taie meridianele sub unghiuri diferite, practic nu este posibil să se navigheze pe ortodromă, de aceea navigația se execută pe *loxodrome* scurte cât mai apropiate de ortodromă. Pentru navigația oceanică pe distanțe mari, se utilizează hărți marine speciale, în care ortodroma apare ca o linie dreaptă.

P

palanc : utilaj pentru ridicat, cu mai mulți scripeți în jurul cărora sunt înfășurate *parâme* sau cabluri, folosind la diferite manevre și la ridicarea greutăților la bordul navelor.

parapet: partea bordului de deasupra punții superioare.

parâmă : cablu vegetal (din cânepă, manila sau in), metalic (sârmă de oțel) sau din material plastic folosit la bordul navei.

patarațină : *manevră* fixă care fixează *arborele* spre *pupă* și în borduri. Este confecționată și întinsă ca și *sarturile*, dar nu este dublă.

patronare : înfășurarea capătului unei *parâme* metalice sau vegetale cu *merlin* sau cu un fir de sârmă pentru a-i împiedica desrăsuțirea.

pavilion : drapelul național ridicat la bordul unei nave.

pavilion de semnalizare : steaguri colorate, pătrate sau triunghiulare, care în diferite combinații

servească la comunicări între nave după un cod național sau internațional.

pavoaz: ansamblul pavilioanelor naționale și de semnalizare ridicate pe o navă, într-o anumită ordine și în anumite împrejurări (solemnități).

pescaj: distanța măsurată pe perpendiculara ridicată pe *linia de plutire*, între *linia de plutire* și marginea inferioară a *chilei*.

pic: scundru oblic, asemănător cu *ghiul*; este mobil și alunecă pe *arbore* cu ajutorul a două ghidaje.

pistol Very: pistol special pentru lansat rachete luminoase de diverse culori utilizat pentru semnalizări în cursul navigației.

pitură: vopsea pentru nave (anticorosivă pentru protecția *operei vii*). Pitura antivegetativă ucide animalele și vegetalele ce se depun pe diverse părți ale *operei vii*, în special în apele tropicale.

platforma continentală: partea litosferei cuprinsă de la soclul continental până la adâncimea medie a mării de circa 200 m.

pomii: stâlp vertical care susține puntea sau o piesă grea.

porta-voce: tub acustic metalic, montat la bordul navei, prin care se transmit ordine sau se fac comunicări între diferitele compartimente ale navei.

provă: partea dinainte a unei nave.

punctul navei: poziția navei pe suprafața sferei pământeste, determinată cu ajutorul a două coordonate geografice: *latitudine* și *longitudine*.

punct estimat: poziția navei stabilită pe hartă cu ajutorul datelor obținute de la *compas* (drumul navei) și cu indicațiile *lochului* (distanța parcursă).

punct vernal: intersecția eclipticei (drumul aparent descris de soare pe *sfera cerească* timp de un an) cu *ecuatorul ceresc*.

(a) *pune în pană*: situarea unei nave cu vele într-o poziție în care aceasta nu mai înaintează, devenind echilibrată sub efectul vântului care acționează asupra velor; în această situație, unul dintre *arbori* are *velele mascate*, adică primește vântul pe fața din *provă* a velor.

pușă: partea dinapoi a unei nave.

pușul lanțului: spațiu situat sub puntea navei, în care se ține lanțul ancorei.

R

radiofar: stație de radioemisie al cărei amplasament e trecut pe hartă și ale cărei emisiuni servesc pentru obținerea *relevmentului radiogoniometric*.

radiolocație: determinarea poziției unui obiect față de o stație emițătoare de unde electromagnetice (radar). Se bazează pe principiul reflexiei de către obiectul a cărui poziție urmează a fi determinată, a undelor electromagnetice emise de stația radar. Semnalele reflectate (semnale de ecou) sunt recepționate vizual pe un ecran cu tub electronic al stației de emisie. Se obțin informații privind natura, poziția, direcția de mers și viteza obiectului supus observației

rafală: creșterea bruscă a intensității vântului.

reflux (maree joasă): fenomen de coborâre a nivelului apei sub acțiunea *mareei*.

relevment; unghiul în planul orizontului, format între o direcție de referință și direcția unui astru, a unui obiect pe uscat sau a unei nave pe mare.

relevment la compas: relevment luat de la bordul navei, în care planul de referință este nordul de la *compas*.

relevment prova : *relevment* luat de la bordul navei, în care planul de referință este planul longitudinal al navei ; se măsoară în sistemul semicircular, de la 0 - 180°, în *babord* sau în *tribord*. Mai poate fi măsurat în *carturi*.

relevment radiogoniometric : unghiul măsurat la o stație de radiogoniometrie sau la un *radiofar*, între o direcție de referință (de exemplu, direcția emițătorului de unde electromagnetice).

rocarniță : dispozitiv pentru ridicarea sau coborârea unei *vergi* pe un *arbore*.

roza vânturilor : sistem de apreciere a direcției vântului în raport cu punctele cardinale (N N-E, E N-E etc.) ; circumferința rozei este împărțită în 32 direcții numite *carturi*, fiecare *cart* având 11 1/4 grade.

ruliu : mișcare alternată față de planul longitudinal al navei, de la un bord la altul, provocată de valuri.

S

sachet: *saulă* care servește la prinderea velelor de *vergi* pentru a micșora suprafața velică.

safran : pana cârmei, asupra căreia se exercită forțele hidrodinamice ale curentului relativ al apei, permițând schimbarea direcției sau menținerea drumului navei.

șaland: ambarcațiune cu fund plat, de obicei nepuntată, folosită pe fluvii sau în rada unui port pentru transportul mărfurilor la bord sau de la o navă la uscat, atunci când nava nu poate intra în portul respectiv.

santină: spațiul de la fundul navei unde se adună apă din infiltrații.

sart: *manevră* fixă, care fixează *arborele* de borduri ; în mod obișnuit este dublă.

saulă : *parâmă* subțire, cu circumferința de 1,5—3,5 cm.

saulă de remorcă (*saulă* engleză) : *saulă* astfel împletită încât nu se poate înnoda sau desface la răsucire sau tracțiune (*saulă* de *loch*).

(a) *șavira* : răsturnarea într-un bord a unei nave.

scondru: bară circulară de lemn sau din țevă metalică, lungă de câțiva metri și cu secțiune minimă de circa 100 mm, folosită la bordul navelor pentru diferite scopuri (*tangon*, *scondrul spinerului*).

scotă: manevră curentă fixată la colțul de jos al velei sau la *ghiu*, folosind la întinderea velei spre *pupă* : cu ajutorul scotei se dă velei sau *ghiului* unghiul dorit față de direcția vântului.

semnal orar radio : semnal emis de observatoare astronomice pentru indicarea orei, prin dispozitive automate, simultan pe mai multe lungimi de undă. Servește la stabilirea diferenței dintre *timpul mediu la Greenwich* și ora pe care o indică în momentul recepției cronometrului de la bord, în vederea calculelor de *navigare astronomică*. Posturile de emisie a semnalelor orare radio sunt astfel repartizate, încât pot fi recepționate de o navă ori unde s-ar afla pe suprafața globului.

sens direct: sensul mișcării aparente a soarelui pe ecliptică (de la vest la est), deci opus ca sens mișcării diurne.

sens retrograd : sensul de mișcare a acelor ceasornicului. Mișcarea diurnă a *sferei cerești* este o mișcare aparentă determinată de mișcarea de rotație a pământului în jurul axei polilor, de la est la vest, în sens retrograd.

sextant : instrument care servește la măsurarea unghiurilor ; se măsoară unghiuri orizontale între două obiecte și unghiuri verticale sub care se vede un obiect sau un astru deasupra orizontului vizibil. Citirea unghiurilor se face pe un limb gradat în 60° (a șasea parte dintr-o circumferință - sexta - de unde provine și numele instrumentului).

sferă cerească : sferă imaginată folosită în calculele de navigație, având centrul în centrul pământului și raza infinit de mare. Pe această sferă se proiectează aștri.

șfilăță : element constitutiv al unei *parâme* vegetale, constând din mai multe fire vegetale

răsucite.

siaj: dără de spumă formată la *pupa* unei nave în mers.

sistem baric : repartizarea orizontală a presiunii atmosferice, într-o anumită regiune.

slup : navă mică cu vele, destinată *cabotajului*, având un singur *arbore* și un singur *foc*.

soare mediu : astru fictiv, pentru necesitățile calculelor nautice, considerat că se mișcă pe ecuator cu viteză uniformă, parcurgând ecuatorul într-un *an tropic*.

sondă acustică : aparat pentru măsurarea adâncimii apei, bazat pe măsurarea timpului parcurs de un sunet emis de la bordul navei și reflectat pe fundul mării. Practic se măsoară intervalul de timp necesar sunetului pentru a parcurge distanța de la navă la fund, apoi a sunetului reflectat de la fund la navă. Aparatul este etalonat pentru o viteză a sunetului în apă de 1 500 m/sec.

spinaker: velă triunghiulară, având *scota* legată la un *scondru* perpendicular pe bordaj, numit scondrul spinakerului, folosit la navigația cu *vânt din pupă*.

spirai: luminator în punte, deasupra încăperilor care nu au *hublouri*.

stabilitate ; proprietatea navei de a reveni în poziție dreaptă (de echilibru), după înclinarea ei într-un bord sub influența unei forțe externe, (vânt, valuri) atunci când această forță încetează.

strai: *manevră* fixă folosită pentru fixarea *arborelui* în planul diametral al navei. Unele straiuri se folosesc la fixarea velor triunghiulare, *focurilor* sau *velastraiurilor*. Straiul poartă denumirea după *arboarele* pe care-l susține sau după vela după care se învergează.

(a) *strânge vântul*: a naviga cu *prova* cât mai aproape de direcția din care bate vântul.

șustă: *manevră* fixă, pentru fixarea *picului* în borduri.

T

tachet: suport în formă de T, fixat pe punte sau pe *arbore*, de care se leagă *scotele* și în general se iau volte.

tambuchi: deschidere prin care se poate coborî sub puntea acoperită cu capac sau cu gheretă.

tangaj: mișcare alternată, în jurul unei axe transversale față de direcția de mers a navei, provocată de acțiunea vântului sau a valurilor.

tangon : *scondru* rabatabil, montat cu un capăt pe bordul navei și de care se leagă bărcile.

(a) *terțarola* (a lua terțarola) : a reduce suprafața unei vele când vântul este prea puternic, prin legarea barelor de terțarolă de pe velă. La unele nave, *ghiul* se poate roti cu ajutorul unui sistem de clichetși, terțarolarea făcându-se în acest caz numai prin rotirea *ghiului* în jurul axei sale.

timonă: roata cârmei, care pune în mișcare pana cârmei, lucrând asupra *echei* cu ajutorul *trofelor*.

timonier: marinar la bordul navei care manevrează *timona* sau execută semnalizări.

timp mediu (timp solar mediu) : *unghiul orar* al *soarelui mediu*.

timpul la Greentwich: *unghiul orar* al soarelui, măsurat de la meridianul Greenwich.

timpul locului: *unghiul orar* al soarelui, măsurat de la meridianul locului

trauler: navă destinată pescuitului cu ajutorul traul-ului (năvod cu care se pescuiesc aglomerările de pești de la fundul mării sau de la diferite adâncimi).

(la) *traversal navei*: situat pe direcție perpendiculară pe axa de simetrie (*provă-pupă*) a navei.

trihord : partea laterală din dreapta planului longitudinal al unei nave, privind de la *pupă* spre *provă*.

troliu : aparat care servește pentru deplasarea unei sarcini în plan vertical sau în plan orizontal,

cu ajutorul unui cablu sau lanț și prin intermediul unui sistem de roți dințate. Cablul sau lanțul se înfășoară pe una sau mai multe tobe.

trojă : ansamblu de lanțuri și cabluri prin care mișcarea *timonei* se transmite la axul cârmei.

U

unghi la pol (al unui astru) arcul de *ecuator ceresc*, măsurat de la meridianul superior spre est sau spre vest, până la *cercul orar* al astrului.

unghiul orar al unui astru : arcul de *ecuator ceresc*, măsurat de la meridianul superior în *sens retrograd*, până la *cercul orar* al astrului respectiv ; are valori între 0 și 360°.

V

val brizant: (vezi *brizant*).

val deferlant ; (vezi (a) *deferla*).

varangă : piesă de lemn sau de tabla montată vertical și transversal față de fundul navei la a cărei consolidare contribuie.

velastrai: velă latină (triunghiulară) întinsă pe *straturile* dintre *arbori* ; poartă denumirea după *arborii* între care este ridicată.

velatură : totalitatea velelor unei nave asupra cărora acționează vântul și cu ajutorul cărora se deplasează și se guvernează nava.

vela ; pânză rezistentă, confecționată din mai multe fâșii de in sau de bumbac denumite *ferțe*, cusute între ele ; la iahturile moderne, fâșiile de pânză se fac din nailon sau dacron. Pe marginea velei este cusută o *parâmbă* denumită *grandee*, care servește la întărirea velei.

velă aurică : velă trapezoidală.

velă de capă : velă care se ridică când nava *ține la capă*.

velă de furtună : velă foarte rezistentă, de dimensiune mai redusă decât alte vele, pe care le înlocuiește când acestea, chiar *terțarolate*, nu mai pot rezista presiunii vântului.

velă latină : velă triunghiulară, întinsă pe *straiurile arborilor*.

velă mascată: velă care primește vântul pe fața dinspre *provă*, în urma modificării accidentale a alurei navei.

(a) *veni în vânt* : abaterea navei spre direcția din care bate vântul. Sub vânt.

vergă : bară de lemn sau metalică, fixă sau mobilă, așezată pe partea dinainte a *arborelui*.

vinci: troliu cu tambur și ax orizontal folosit la bordul navei pentru *virarea* sau *filarea* unei *parâme* sau a unui lanț.

vânt aparent: vânt observat la bordul unei nave în mers ; direcția lui se determină cu ajutorul *compasului* iar viteza, măsurată în metri pe secundă, se determină cu ajutorul *anemometrului*. Vântul aparent este rezultanta dintre *vântul real* și *vântul navei*.

vânt de bulină (a naviga cu ~) : a naviga *pe prova* cât mai aproape de direcția vântului (cu *vânt strâns* la maximum posibil).

vânt din pupă : vânt care bate direct din *pupă*.

vânt larg ; vânt care bate dintr-o direcție cuprinsă între *travers* și patru *carturi* înapoia *traversului*

vint mare larg : vânt cuprins între *vântul larg* și *vântul din pupă*.

vânt real: direcția și viteza deplasării reale a masei de aer. La bordul navei interesează în mod practic acest vânt, care este determinat pe baza *vântului aparent* și a *vântului navei* printr-o construcție grafică, utilizând acești doi vectori cunoscuți.

vânt strâns : vânt care bate dintr-o direcție aflată înaintea *traversului* navei.

vântul navei: vântul rezultat drept consecință a deplasării navei, având direcție contrară mersului navei și viteză egală cu viteza navei.

(a) *vira* : operația de tragere a unei *parâme* sau a unui lanț cu *cabestanul* sau cu *vinciul*.

(a) *vira ancora* : a trage ancora la bord.

(a) *vira nava* : a întoarce nava într-un bord

voltă : manevră prin care nava cu vele își schimbă bordul din care primește vântul.

voltă în vânt: manevră prin care nava își schimbă bordul din care primește vântul, trecând cu *prova* prin vânt.

voltă sub vânt: manevră prin care nava își schimbă bordul din care primește vântul, trecând cu *pupa* prin vânt.

CUPRINSUL

1	Visuri.....	13
2	Dezamăgiri.....	21
3	în sfârșit, plecarea.....	33
4	La șaizeci și cinci de ani.....	50
5	Aștept să înceapă vântul și ploaia.....	64
6	Roaring Forties.....	73
7	La un pas de catastrofă.....	97
8	Strâmtoarea Bass.....	115
9	în Australia.....	126
10	Șavirare în Marca Tasmaniei.....	137
11	Am avut marc noroc.....	145
12	De două ori joi.....	171
13	Spre Capul Horn	182
14	Dublez Capul Horn	196
15	în vastul Atlantic	212
16	în zona alizeelor și a calmului ecuatorial	236
17	în sfârșit, o navigație plăcută !.....	243
	Epilog de J. R. L. Anderson.....	253
	Rolul soției în marea aventură de Sheila Chichester	255
	Anexa 1: Jurnal de bord.....	257
	Anexa 2 : Aprovizionarea de Sheila Chichester.....	267
	Mic glosar nautic la ediția în limba română.....	270

